



Verantwortlicher Redacteur: Dr. in Breslau 5 Markt, Wochen-Abonnent. 50 Pf., außer halb pro Quartal incl. Porto 6 Mark 50 Pf. — Inserionsgebühren für den Raum einer sechsseitigen Zeitungs-20 Pf., Reclame 50 Pf.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag und Montag einmal, an den übrigen Tagen zweimal erscheint.

Nr. 594. Mittags-Ausgabe.

Grundsechzigster Jahrgang. — Eduard Treubner Zeitungs-Verlag.

Sonntag, den 18. December 1880.

Die Commission des Abgeordnetenhauses für das ober-schlesische Notstands-Gesetz.

Unser Berliner Correspondent schreibt:

Die ober-schlesische Notstands-Commission hat sich heute constituirt. Ueber den Vorsitz in derselben fand eine Stimmzettelwahl statt, da das clerical-conservative Abkommen, den Abg. v. Suene zum Vorsitzenden zu wählen, angefochten wurde. Dazu gab wohl weniger seine Parteistellung als der Umstand Anlaß, daß er bei der sogenannten Dreigroschenbahn, die außerhalb des Notstandsbezirks gebaut werden soll, mit seinem Rittergute interessiert ist. Eine Mehrheit von 10 gegen 7 Stimmen wählte ihn dennoch zum Vorsitzenden der Commission. Er bestellte sodann Specialreferenten und den conservativen Abg. Heydebrandt von der Fasa zum Generalreferenten, selbstverständlich unter Billigung der Commission. Die clerical-conservative Partei ist auch als solche an dieser Gesetzesvorlage stark interessiert; Ober-schlesien ist mehr und mehr bei den Wahlen zum Abgeordnetenhaus und noch zum Reichstage eine Domäne des Centrums geworden; dem Centrum muß Alles daran liegen, sich als die hauptsächlichsten materiellen Helfer vor der Ober-schlesischen Bevölkerung geriren zu können und zugleich den möglichen Einfluß der Kirche auf die Schule zu sichern. Darnach ist denn die Wahl der Fraktion in die Commission höchst bezeichnend ausgefallen. Das Centrum hat neben dem conservativen ihrer Führer, neben dem „Freiherrn von Hoiningen, genannt Suene“, drei Geistliche (Hermisch, Conrad, Franz), einen Organisten (Baruba) und einen Polen in die Commission gesendet. Herr von Suene, als Vorsitzender, und Dr. Franz, der Redacteur der Germania, als Referent über den die Schule betreffenden Theil der Vorlage werden für alle ihre Vorschläge in der Commission die Mehrheit erlangen, da ersterer den Deutschconservativen, die in Oberschlesien wenig Anhang haben, sehr nahe steht, und die der Commission angehörenden Deutschconservativen zur Mehrheit ihrer Partei zu rechnen sind. Von den SeceSSIONisten gehört von Hönitz, Abgeordneter für Oßlau-Brieg, der in dem ober-schlesischen, außerhalb des Notstandsbezirks gelegenen Kreise Grottkau ein Rittergut besitzt, vom Fortschritt Birchow und Parisius zur Commission.

Die Lage auf der Balkanhalbinsel.

Unser Berliner Correspondent berichtet:

Wie wir hören, wird Herr v. Wattenberg nächstens wieder zurückkehren; er soll auf dem Punkt stehen, seine Stelle im türkischen Finanzministerium aufzugeben und soll er dann, wie es heißt, durch einen deutschen Beamten von niedrigerem Range ersetzt werden. Als Grund des Entschlusses nimmt man an, daß Herr v. Wattenberg mit seinen finanziellen Reformplänen nicht hat durchdringen können. Seine englischen und französischen Vorgänger hatten mehr Glück, sie hatten aber auch den Rückhalt von ihren Regierungen begünstigten Anleihen, während Deutschland der Türkei keinen solchen Dienst leisten kann.

Auch das ist überraschend, daß sicheren Nachrichten zufolge die neue Wendung in der türkisch-griechischen Frage russischen Einfluß zu danken ist. Beginnt Griechenland jetzt den Krieg, ist das Land, und beginnt es ihn nicht, ist die Dynastie verloren, wie es den Anschein hat, denn eine Revolution würde ausbrechen. Das hat ja auch Konstantinopel ziemlich unbehelligt gesagt. Rußland aber will das Land und die Dynastie des Königs Georg erhalten sehen, und während, wie wir Ihnen schon mitgeteilt, die deutschen, französischen und österreichischen Völkerverträge in Athen auf Ruße bringen, hat Rußland die Pforte zur Nachgiebigkeit, zu einem theilweisen Erfüllen der griechischen Forderungen zu stimmen gewußt. Und zwar, wie man dort allgemein sagt, ganz offen dadurch, daß Said Pascha durch sehr gewichtige, gut klingende Gründe gewonnen worden. Findet sich doch in all den bitteren russischen Auslassungen gegen die Pforte kein feindseliges Wort gegen Said, während dessen Vorgänger, Abdulla Pascha, fortwährend auf's Schärfste angegriffen wurde. In den Gesandtschaften spricht man ganz offen über diese Vorcommissee.

Das jetzige Arrangement würde aber sehr gelegen kommen, und zwar wohl auch den Griechen, deren sich jetzt eine tiefe Entmutigung bemächtigt haben soll. Sie sehen sich den Allen verlassen, ihre eigenen Kräfte reichen nicht weit und die türkischen Generale erklären ganz offen, der Sultan thäte Unrecht, wenn er nicht sofort in Griechenland einrückte, denn die Mächtigkeiten der Hellenen und die leidenschaftliche, aggressive Sprache in den Kammern seien ein hinreichender Grund und könnten selbst als Kriegserklärung betrachtet werden.

Schöft widerwärtig ist in der ganzen Zeit das Verhalten der beiden Regierungen von Bulgarien und Ostrumelien; die meisten Beamten, welche die Geschicke der Nation zu leiten haben, zeichnen sich durch den absoluten Mangel von Geschicklichkeit und Redlichkeit aus. Den ersten Fehler könnte man ihnen vergeben; ihr Geist der Verschlagenheit und Unredlichkeit ist aber so groß und durchdringt so sehr alle ihre Handlungen, daß Europa sehr bald in Beziehung auf diese beiden Nationen enttäuscht sein und sie verwerfen wird.

Wären die Türken einer Aenderung, einer Besserung fähig, so würden sie die verlorenen Provinzen wieder nehmen; unglücklicher Weise aber tritt ihr Fanatismus wieder kraft und blut hervor — fast so arg, wie bei uns jetzt die Judenhege — und da dürfte Europa doch einmal der Sache überdrüssig werden.

Aber einen Fortschritt haben sie doch gemacht, sie haben jetzt eine Special-Commission, welche die Concessionsgesuche um Ausbeutung von Bergwerken und Wäldern, die Angelegenheiten des Ackerbaues, des Handels und öffentlichen Arbeiten zu prüfen hat. Man kann die Regierung wegen dieser Maßregel nur loben, wenn sie nur auch ehrlich ausgeführt wird.

Deutschland.

O. C. Landtags-Verhandlungen.

30. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. December.

11 Uhr. Am Ministerial-Präsidenten, Friedberg und Commissarien. Eingegangen ist ein Antrag zum Etat (280,000 Mark) als preussischer Anteil an den Kosten der festen Rheinbrücke bei Offenbach und ein Gesetzentwurf, betreffend die Vermeidung der Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung.

Der zurückgestellte Titel 6, Capitel 64, der Bauverwaltung (Bauinspекtorien) ist von der Budgetcommission darauf hin geprüft worden, ob der im landwirtschaftlichen Etat neu eingeführte Baubeamte nicht hier gespart werden könne; die Commission war nicht dieser Ansicht. Abg. v. Rauchhaupt verlangt bei den öffentlichen Bauten, namentlich auch der Justizverwaltung, größere Einfachheit und Sparsamkeit. Man habe hier neulich die Brutalität der mittelalterlichen Kunst kritisiert, sollte aber die Einfachheit ihres Stils und Materialersparnis zum Muster nehmen.

Abg. Ridert erklärt sich mit dem Vorredner ganz einverstanden, er möchte ihn indeß bitten, daß er seine Gefinnungsgegnossen in der Budget-commission dann auch dazu bewegen möchte, die Bauanschläge und Erläuterungsberichte etwas genauer anzusehen. Leider sei es ihm (Redner) auch in dieser Session begegnet, daß sein Antrag auf genaue Prüfung des Kostenanschlags abgelehnt sei. Nur auf diesem Wege könne man etwas erreichen. Im Reichstage seien wiederholt nach einer Prüfung der Anschläge erhebliche Abstriche von Ansätzen, die eine Injuriose Ausstattung bezweckten, vorgenommen.

Abg. v. Rauchhaupt versichert, daß die Conservativen es in Zukunft sehr genau mit den Kostenanschlägen nehmen werden, weil auch sie diese Prüfung als das einzige Mittel, Ersparnisse zu machen, betrachten, worauf der Titel 6 genehmigt wird.

Das Extraordinarium der Justizverwaltung wird darauf genehmigt, nachdem Referent v. Suene ausgeführt hat, daß die Budget-commission in Uebereinstimmung mit der Staatsregierung den Rest des des Pauschquantums, der zu Neubauten behufs Durchführung der Justiz-Organisation bewilligt sei, vollständig etatistirt habe.

Es folgt der Etat der Eisenbahnverwaltung, zunächst Capitel 10: Einnahmen aus dem Bezirk der Eisenbahndirection zu Berlin.

Referent Abg. v. Tiedemann: Die Veranlagung dieses Etats ist in diesem Jahre sehr schwierig geworden durch die Neuorganisation der Staatsbahnverwaltung und den Anschluß an das Normalbuchungs-Formular. Ein Vergleich mit dem vorjährigen Etat ist dadurch ausgeschlossen. Doch sind so spezielle Nachweisungen der einzelnen Posten gegeben, daß die Budget-commission den Etat eingehend erörtern konnte. Gegen die Zweckmäßigkeit und Richtigkeit der neuen Organisation sind von keiner Seite Bedenken laut geworden. Die Einnahmen sind veranschlagt auf 351,139,000 Mark, um 7,507,000 Mark höher als im Etatsjahre 1880/81; die Ausgaben auf 200,634,000 Mark, um 4,297,000 Mark höher als im laufenden Jahr; der Ueberschuß auf 150,505,000 Mark, um 3,409,000 Mark höher. Dieser Plus entsteht durch die Eröffnung neuer Strecken und die immer mehr zu Tage tretende Besserung des Verkehrs; ebenso die Mehrausgabe durch die Eröffnung neuer Strecken und die Steigerung der Preise für Materialien, besonders für Eisen, Stahl und Kohlen. In der Commission wurde vor Allem hingewiesen auf die enorme Steigerung des Kohlenverkehrs, besonders in den rheinisch-westfälischen Districten, speciell im Ruhrdistrict, in welchem sie die noch nie dagewesene Höhe von 15,000 Wagenladungen täglich erreicht hat. Sie glaubte daher die Vorschläge der Einnahmen nicht weiter beanstanden zu sollen, während sie zugleich die großen Principienfragen, betreffend die Bauausführungen, den Betrieb, den Erfolg der Verstaatlichung und die Rentabilitätsberechnung, verläufig von ihrer Discussion ausschloß und daselbe Verfahren auch dem Hause empfiehlt, darauf die einzelnen Positionen für dieses Jahr ein Einfluß doch nicht mehr ausgeübt werden kann.

Abg. Tiedemann bedauert diese Enthaltensamkeit der Commission umso mehr, als der Etat in diesem Jahre durch die Verstaatlichung unübersichtlicher geworden und ein Vergleich mit früheren Jahren durch den Zutritt der neuen Staatsbahnen und die abweichende Buchführung erschwert ist, die sich mit der der Privatbahnen nichts weniger als deckt. Für dieses Mal ist diese Wirkung natürlich in den Kauf zu nehmen, in Zukunft wird hoffentlich die weitere Specialisirung des Etats eintreten. In der Commission ist mit Rücksicht auf den Beschluß aller Verwaltungen im Deutschen Reich, ein gemeinsames Buchungsformular dem Ausgabe- und Einnahmetat zu Grunde zu legen, erwogen worden, ob nicht auch der Etat der Staatsbahnen nach demselben Modus herzustellen ist. Die Frage wird bei der Beratung der Denkschrift weiter zu verfolgen sein. Zunächst fragt es sich, ob die Erwartungen der Regierung in Betreff der Verstaatlichung, wie sie die Denkschrift ausgesprochen hat, schon jetzt zahlenmäßig nachweisbar in Erfüllung gegangen sind, und ob ein Schluß auf die Besserung der wirtschaftlichen Lage zulässig sei. Der Ueberschuß von 3½ Millionen für 1881/82 erfüllt jene Hoffnungen nur in geringem Grade, wenn ihre Realisirung überhaupt zu erwarten ist. Die Denkschrift, sagte der Abg. Berger etwas euphemistisch, färbt das Staatsbahnsystem schön. Ich glaube überhaupt nicht an die Möglichkeit der Erfüllung der Zusicherungen in Bezug auf die Vereinfachung des Betriebs, und die relativ geringe Erhöhung des Ueberschusses um 3½ Millionen beweist, daß irgend eine wesentliche Aenderung nicht eingetreten ist, zunächst nicht bei den alten Staatsbahnen, obwohl das Reich selbst sich in den letzten Jahren so gewaltig ausgedehnt hat. Den Maßstab für das Urtheil liefert der letzte feststehende Eisenbahnetat von 1879/80.

Der Minister veranschlagt die Mehreinnahmen pro 1879—80 bereits auf 10 Millionen, in diese Ziffer ist aber der Anteil des Staats an einigen Privatbahnen (ca. 2 Millionen) und der Erlös aus der Veräußerung von Materialien und aus höheren Wagenmieten (ebenfalls ca. 2 Millionen) mit hineingeworfen, so daß in Wirklichkeit nur ein Mehreüberschuß von 6 Millionen, nicht 10, aus der Verwaltung der alten Staatsbahnen bleibt, also etwas mehr als 7000 Mark pro Kilometer, was nicht als eine Erhöhung der Einnahmen betrachtet werden kann. Dabei war das Reich in jenem Jahre um ungefähr 750 Kilometer erweitert worden. In Wirklichkeit bleiben die Einnahmen 1879/80 um ungefähr 13 Millionen hinter dem Etat zurück. In den ersten 7 Monaten des folgenden Jahres hat das alte Staatsbahnetat nach einer Aenderung des Ministers in der Commission eine Mehreinnahme von 2,800,000 Mark bei einer Erweiterung um 200 Kilometer. Die Staatsbahnen durchschneiden also Theile der Monarchie, aber nur bei der Direction in Frankfurt a. M. ist eine Steigerung der Einnahmen hervorgetreten, es kann also von einer Erhöhung der Erwerbsfähigkeit nur als von einer vereinzelten Erscheinung die Rede sein, und es müßte erst eine allgemeine Besserung der wirtschaftlichen Lage eintreten, wenn für das alte Staatsbahnetat, dessen Einnahmen für das laufende Jahr um 6 Millionen geringer als 1879—80 angenommen sind, die Erwartungen, die die Staatsregierung bei ihrem Etat ausgesprochen hat, sich erfüllen sollen. Etwas anders stellt sich die Sache bei den verstaatlichten Bahnen: da ist allerdings eine Erhöhung der Einnahmen eingetreten, welche denen, die im Eisenbahnetat Beseid wissen, bereits am Schluß des Jahres 1879 bekannt war.

Mit der Uebernahme durch den Staat hat sie nichts zu thun, und wenn die früheren Verwaltungen trotz der ihnen bekannten Mehreinnahme sich damals entschlossen haben, ihre Bahnen zu einem relativ niedrigen Zinssatz zu veräußern, so war der Grund im Wesentlichen der, daß statt eines schwankenden Ertrages eine feste Rente angeboten wurde, und wie hier schon öfter zur Sprache gekommen ist, das Interesse der Börse an dem Course der Aktien zu verdienen namentlich maßgebend gewesen ist. Aber der Minister berechnet sich am 13. November unter Einrechnung der Rheinischen Bahn eine Mehreinnahme von 8,260,000 Mark gegenüber dem früheren Anschlage, die Denkschrift dagegen eine von 5,284,000 Mark unter Abrechnung dessen, was dem Staate auch sonst an Superdividenden und Eisenbahn-Abgaben zugeflossen wäre. Auch diese Summe ist nicht ganz zutreffend; denn wenn die verstaatlichten Eisenbahnen solche Mehreinnahmen auf ihrem Conto gehabt hätten, würden sie eine höhere Dividende, Superdividende und Eisenbahn-abgabe an den Staat zu zahlen gehabt haben. Indessen ist anzuerkennen, daß zur Zeit die Resultate fiscalisch durchaus günstige sind, und ich an wenigsten werde das bestreiten; für das laufende Jahr ist probierrisch eine Mehreinnahme von circa 7 Millionen angenommen, und eine noch höhere wird definitiv erwartet. Dabei kommt aber in Betracht, daß im Anfang dieses Jahres namentlich die Köln-Mindener und die Rheinische Bahn einen außerordentlichen Verkehr durch den plötzlichen Aufschwung des Verkehrs in Eisen und Kohle gehabt haben. Aber der letzte Monat ergibt bereits, daß diese Bahnen mit einer Mindereinnahme gegenüber dem Verkehr zu kämpfen gehabt haben. Das Resultat der ersten neun Monate darf also nicht auf das ganze Jahr bezogen werden. Unzweifelhaft wird jeder Verkehrs-aufschwung, den wir ja alle erhoffen, die Einnahmen erheblich steigern, und Niemand auf dieser (der linken) Seite des Hauses bestreitet, daß schließlich Mehreinnahmen eintreten können; aber jeder Sachmann weiß, daß sie schwankend sind und zurückgehen können, daß die Ausgaben wesentlich wachsen können, und daß in Folge dessen das Betriebsergebnis ein in hohem Grade unsicheres ist, selbst wenn wir uns in aufsteigender Periode befinden. In

den Jahren 1873 und 1874 absorbirte die Erhöhung der Ausgaben einen großen Theil der immensen gestiegenen Einnahmen.

Wenn ich also frage, welchen Einfluß die Verstaatlichung der Eisenbahnen auf die Gesamtwirtschaft des Staates gehabt hat, so kann ich allerdings nur aus dem geringen Ueberschuß constatiren, daß die Verbesserungen und Vereinfachungen im Betrieb relativ sehr gering gewesen sind. Die Ausgaben bei der allgemeinen Verwaltung sind selbst bei denjenigen Geschäften, die in erster Linie durch die Verstaatlichung der Bahnen verringert werden sollen, gestiegen, eine Verringerung ist nur bei den sächlichen Kosten eingetreten. Was den Personenverkehr betrifft, so ist zwar in einzelnen Tagen eine Veränderung eingetreten, dieselbe ist aber außerordentlich gering. Für die angelegte Förderung des Localverkehrs will ich nur ein einziges Beispiel aus der Verwaltung, der ich früher nahe stand, anführen: Die frühere Verwaltung hatte für den Verkehr von Brandenburg nach Berlin einen Localzug eingelegt, der dort Morgens um 7¼ Uhr abging und bis Potsdam eine Stunde, bis Berlin 1½ Stunden fuhr. Bei der Gerichtsreorganisation verlor die Stadt Brandenburg ihr Gericht, das nach Potsdam verlegt wurde. Obwohl sich hieraus im verstärkten Maße das Bedürfnis ergab, den Bewohnern von Brandenburg eine bequeme Gelegenheit nach Potsdam zu gewähren, so wurde doch bei der ersten Aenderung des Fahrplans der erwähnte Localzug beseitigt und die Brandenburger müssen sich nun des Courierzuges bedienen, der bereits 6 Uhr 40 Minuten dort abgeht. Auf wiederholtes Ansuchen hat sich die Verwaltung zwar veranlaßt gesehen, dem um 7 Uhr 43 Minuten abgehenden Güterzuge einige Personenwagen anzuhängen; man fährt mit demselben aber nach Potsdam bis 9 Uhr 30 Minuten, also beinahe zwei Stunden. Daß darüber Klage geführt wird, ist natürlich. Sie mögen daraus erkennen, daß die Pflege des Localverkehrs nur eine sehr zweifelhafte Förderung seitens der Staatsverwaltung erfährt. Was das Tarifwesen für den Güterverkehr betrifft, so liegt es auf der Hand, daß bei einer erheblichen Erhöhung der Tarife der Verkehr, bei einer bedeutenden Herabsetzung das finanzielle Interesse des Staates geschädigt wird.

Wir haben deshalb in der Budgetcommission gefragt, ob die Regierung ihre Absichten bezüglich der Reform der Tarife nicht zur Einsicht vorlegen wolle. Sie hat darauf erklärt, daß die Verhandlungen darüber noch nicht abgeschlossen seien, daß indeß nicht beabsichtigt werde, eine wesentliche Reform, sondern nur eine außerordentliche Vereinfachung der Tarife vorzunehmen. Da man sich darüber erst mit dem Finanzminister ins Einvernehmen setzen müsse, so werde es nicht möglich sein, noch in dieser Session dem Landtage von den Absichten der Regierung Kenntnis zu geben. Im Wesentlichen wird sich hiernach wohl die Aufgabe der Staatsverwaltung darauf beschränken, die Differential- und Ausnahmestärke radikal zu beseitigen. Bekanntlich hat sie bereits einen Ausgleichtarif für die Ostbahn herausgegeben, der namentlich wegen der Getreidetarife in Betracht kommt. Wie steht es nun mit diesen Frachttarifen? Unser gewöhnlicher Frachttarif beträgt 4, Markpennie pro Tonne und Kilometer; von Exportsätzen beträgt derselbe noch heute 3 Pennie und von Horn 3, Pennie. Diese Sätze sind gar nicht geändert worden, und es ist mir deshalb unverständlich, wie der landwirtschaftliche Minister behaupten konnte, daß die Landwirthschaft durch die Verstaatlichung in eine wesentlich andere Situation gekommen sei. Die Differentialtarife bleiben überall da, wo es das finanzielle Interesse erfordert, und ich für meine Person stehe auch auf dem Standpunkt, daß sie für das Land nützlich sind. Die Herren von der Rechten sind jedoch anderer Ansicht, und ich möchte sie deshalb darauf aufmerksam machen, daß sie in dieser Hinsicht durch die Verstaatlichung nichts erreicht haben. Ich habe nur auf den Tarif der Ostbahn Bezug genommen, weil derselbe bereits besteht. Wenn die Tarife für den Westen nach denjenigen Grundfragen umgerechnet werden würden, die für die Ostbahn angenommen sind, so würden die Verhältnisse für die Landwirthschaft nur noch schwieriger werden und insbesondere die hannoversche Landwirthschaft würde um mindestens 1½ Millionen Mark jährlich geschädigt werden, die mehr zu tragen hätte.

Nachlich liegt die Sache mit den Transporten von den Seehäfen nach Frankfurt a. M. Es sind für diese Transporte überseeischer Rohprodukte von jeder billige Tarife gewährt worden, um diese Producte, namentlich Baumwolle nach dem Süden transportiren zu können, wo eine bedeutende Baumwollindustrie vorhanden ist. Wenn gleichmäßige Tarife angenommen werden sollten, so würden nach meiner Schätzung die Producte um etwa 500,000 Mark vertheuert werden, und um diesen Betrag würde die Industrie belastet zu Gunsten der Gleichmäßigkeit und Stabilität der Tarife. Den möglichen Einnahmeerhöhungen stehen sehr bedeutende Ermäßigungen gegenüber, und diese werden wahrlich gerade so nutzlos sein, wie umgekehrt die Erhöhungen für die Industrie schädlich sind. Solche Ermäßigungen müssen bei Köln-Minden, Magdeburg-Halberstadt, Potsdam-Magdeburg und der Direction in Frankfurt a. M. eintreten. Sie mögen durch die Erhöhungen ausgeglichen werden, so daß der Fiskus nichts merkt; aber die wirtschaftlichen Folgen der Einheit der Tarife werden schwerwiegend sein. In einem am 1. März 1880 eingeführten Tarif von Hamburg und Bremen nach dem Westen finden Sie noch viel billigere Sätze, als die, welche vielleicht bei der Ostbahn vorkommen könnten. Dieser Tarif ist von früheren Zeiten festgehalten worden, er hat nicht aufgehoben werden können. Derselbe scheint bisher der Aufmerksamkeit der Rechten entgangen zu sein, weil ja das russische Getreide, das über Lübeck nach Hamburg geht, ihn nicht mitbenutzen können. Ich will für seine Aufhebung nicht plaidiren, denn ich glaube, daß auch er dem Lande zu Gute kommt, wie alle Differentialtarife für das russische Getreide. Aber die Differenz zwischen dem wirtschaftlichen und dem fiscalischen Interesse liegt überall vor, und wenn die versprochenen Verbesserungen im wirtschaftlichen Interesse das Soll sind, so finden Sie im fiscalischen Haben immer ein großes Deficit.

Ich glaube, daß das auch in Zukunft vollständig so bleiben wird. Worin ich nicht, überall Zusicherungen in Bezug auf Betrieb und Verkehr; der Minister betont immer wieder, daß die Maßregeln zum Segen des Landes gereichen werden. Aber bis zu ihrer Wirklichkeit ist noch ein weiter Schritt und der Weg über den Fiskus schwächt ihre Wirkung zu Gunsten der wirtschaftlichen Verhältnisse ab. Als der Minister gestern dieselben Versicherungen in Bezug auf das Secundärbahnetat wiederholte, daß die Verstaatlichung sich zum Segen des Landes gereiche und den Ausbau des Staatsbahnetates ermögliche, schenkte die Rechte seinen Worten Beifall; wenn Sie aber die Sache bei Licht besehen, welche Mittel sind es, aus denen das Staatsbahnetat erweitert wird? Doch nur die Ueberschüsse aus der früheren Privatbahnenverwaltung; und wenn Sie daselbst jetzt aus Staatsmitteln machen wollen, so bleibt nichts anderes übrig, als neue Anleihen aufzunehmen. Ich denke, im Ganzen hätte hier das Privatbahnetat wieder einmal zum Wohle des Landes gereicht. (Sehr richtig! links.) Der Minister sagt, jetzt würde es möglich sein, Ostpreußen und Kaffan mit Secundärbahnen zu bedenken. Warum denn jetzt erst? Was hat die Regierung früher daran gehindert, die seit 20 Jahren die Provinz Preußen mit ihren Bahnen beherrschte? Die Privatbahnen mußten eingreifen, Marienburg-Mabab, ostpreussische Südbahn und die hessische Ludwigsbahn hat ihre Projekte für Kaffan nur deshalb nicht zur Ausführung gebracht, weil sie etwas zu viel auf die Hörner genommen. Ueberall sind die Worte etwas höher gegriffen, als die That ihnen folgen kann. Dafür, daß die Verstaatlichung auch bei den Ausgaben mit relativ geringem Erfolge gearbeitet hat, behalte ich mir den Nachweis vor. (Lebhafte Beifall links.)

Abg. v. Bedlich (Berlin): Die Beratung der Denkschrift wird Gelegenheit geben, des Näheren auf die Ausführungen des Vorredners einzugehen. Eines muß ich aber hervorheben. Er hat vor Allem übersehen, daß die Verstaatlichung nicht sofort finanziell wirksam sein könne; diese Maßnahmen werden erst mit der Länge der Zeit zu ihrer vollen Wirksamkeit gelangen. Wenn jetzt bereits eine Vermehrung der Ueberschüsse um mehr als 3½ Millionen eingetreten ist, so weist die Verstaatlichung doch auf eine wesentliche Verbesserung in den finanziellen Ergebnissen hin. Warum haben die Privatbahnen die im vorigen Jahre bewilligten Secundärbahnen nicht gebaut? In Wirklichkeit hat sich doch erst seit dem Uebergange der Privatbahnen auf den Staat die Möglichkeit des Ausbaus von Secundärbahnen geboten. Die Thatsachen sprechen somit gegen das, was der Vorredner ge-

Jagt hat. Ich wollte nicht aber jetzt besonders gegen die Gewohnheit er-
klären. In der Generaldebatte befugte Angriffe gegen einzelne Positionen zu
schleudern, die bei einer ordentlichen Prüfung in der Commission sich als
unhaltbar herausstellen. Insbesondere gilt dies von der Beurtheilung der
Finanzlage des preussischen Staats, die vor 1879 möglichst günstig, hernach
aber von der Opposition grau in grau gemalt wurde. Hierzu paßt nun
der Eisenbahnetat nicht, der schon im Jahre 1879/80 eine Mehreinnahme
von über 10 Millionen aufwies, in dem Halbjahre 1880/81 sogar 18 Mill.
Bei seiner ungünstigen Beurtheilung des Jahres 1879/80 hat der Vorredner
übersehen, daß jene Bahnen einen großen Theil des Jahres hindurch nicht
in Betrieb waren, ferner, daß dieselben meistens Meliorationsbahnen
waren. Was die angeblich geringere Rentabilität der alten Staatsbahnen
gegen die verstaatlichten Bahnen betrifft, so ist nicht zu übersehen, daß jene
nicht das ganze Gebiet der Monarchie gleichmäßig umfassen, daß deren
Schwerpunkt im Osten liegt, daß hier eine schlechte Ernte gewesen ist. Da-
gegen liegen die verstaatlichten Bahnen der Mehrzahl nach im Westen,
wo die Industrie ihren Schwerpunkt hat, ein größerer Verkehr vorhanden
ist. Daraus, daß der Schwerpunkt der Verbesserung im Westen liegt, kann
man mit Recht den Schluss ziehen, daß Bergwerke, Industrie und alle die
Momente des Verkehrslebens, die für die Hebung der wirtschaftlichen Ver-
hältnisse entscheidend sind, im Laufe des Jahres sich wesentlich gebessert
haben. Die bei der ersten Lesung in die Debatte eingeschleuderte Bemerkung,
daß die Einnahmen viel zu hoch eingestellt seien, hat sich in der Commission
als jeder thatsächlichen Bemerkung entbehrend herausgestellt.

Abg. Richter: Es ist eigentümlich, daß der Herr Vorredner, der,
obwohl er erklärt hat, die allgemeinen Fragen heute nicht berühren zu
wollen, mich zu antworten zwingt, um einen Vorwurf daraus macht, daß
wir nicht im Anschluß an die Reden bei der ersten Lesung des Etats An-
träge auf Ermäßigung der Einnahmen der Eisenbahnen gestellt haben.
Herr von Jellisch ist doch lange genug im Parlament, um zu wissen, daß
es parlamentarischer Axiom ist, bei der Veranschlagung der Einnahmen der
Staatsregierung die Verantwortung auch dann zu überlassen, wenn man
die Unterlagen für die Veranschlagung nicht für richtig hält. Jedenfalls
werde man eine solche Veränderung auch in den Ausnahmefällen nur dann
vornehmen können, wenn die Staatsregierung nicht widerspreche. Etwas
ganz anderes ist es, die einzelnen Veranschlagungen zu prüfen, um ein
Gesamtbild der Finanzlage zu erhalten. Derartige Ausführungen sind
auf der rechten Seite ebenso oft gemacht, ohne daran Anträge zu knüpfen,
als von der linken Seite aus. Das hat mit der Stellung, die die betr.
Abgeordneten zu der jeweiligen Regierung einnehmen, nichts zu thun.
Was die Erneuerungsfonds anbetrifft, so giebt ja die Regierung selbst in
ihrer Berechnung im Etat zu, daß die Erneuerungsfonds jährlich um acht
Millionen Mark hinter der erforderlichen Rücklage zurückbleiben. (Abg. von
Jellisch: Das hat ja Herr v. Benda gesagt.) Die Budgetcommission hat
über den Punkt verhandelt, das scheint Herr v. Jellisch nicht zu wissen.
(Dol. rechts.) Die Herren, die mir zurufen, sind wohl auch bei den Ver-
handlungen der Commission nicht gewesen. Was die Einnahmeveran-
schlagung betrifft, so hat darüber eine lange Verhandlung stattgefunden,
in welcher von einigen Seiten geltend gemacht wurde, daß die Einnahmen
wohl zu hoch veranschlagt wären. Die Monatsübersicht pro October weise
einen Rückgang in den Einnahmen auf. Herr v. Jellisch beruft sich auf
die bessere Lage der Bergwerke, der Industrie &c. In der Commission ist
aber allseitig anerkannt, daß die stärkere Kohlenförderung und Kohlentrans-
port noch nicht ohne Weiteres für bessere Industrieverhältnisse und Kohlen-
transporte ausreicht.

Die Eisenindustrie sei nur mit 25-30 pCt. der Kohlenförderung bethei-
ligt. Wenn Herr v. Jellisch selbst jagen muß, daß auch früher
keine Kritik der Einnahmeveranschlagung ohne Stellung von entsprechenden
Anträgen statthaben darf und zwar auf allen Seiten des Hauses, wozu
dann der Vorwurf? Haben wir denn ein Interesse daran, die Lage des
Landes schlechter darzustellen, als sie ist? Wenn man dieser Seite links
solche Tendenzen zuschreibt, dann muß die sachliche Discussion in den Sinter-
grund treten. Wissen wir nicht, wie Sie in die Wahlen gegangen sind?
Man will Sie jetzt dabei festhalten, wenn Sie nun jetzt mit leeren Händen
kommen. (Unruhe.) Was haben Sie nicht verschoben auf dem Gebiet der
Steuerpolitik, der Tarifpolitik, namentlich den Landwirthen gegenüber, die
billiger fahren würden? In dem streng sachlichen Vortrage des Herrn
Collegen Büchtemann, war doch gewiß keine tendenziöse Darstellung. Auf
diese sachlichen Ausführungen hatte Herr v. Jellisch kein Wort der Erwide-
rung. (Sehr richtig! links.) Statt dessen legt er uns Tendenzen unter,
von denen gar nicht die Rede ist. Das ist keine sachliche, das ist tendenziöse
Discussion! (Dol. rechts.) Weiterlegen Sie lieber die Ziffern und Thatsachen
des Herrn Büchtemann. Herr v. Jellisch meint, wir möchten mit der Er-
füllung der Versprechungen noch warten, das geht nicht so schnell. Wir
sind ja bereit zum Warten. Man provocire uns nur nicht fortwährend
dadurch, daß man hier immer sagt, die neue Wirtschaftspolitik habe die
Ernteverhältnisse des Landes und die finanzielle Lage so sehr gebessert.
Daß die Eisenbahneinnahmen den tiefsten Stand hatten, hat Herr Hobrecht
bereits als Finanzminister erklärt und wir haben dem zugestimmt. Daß es
dem Herrn Minister Maybach gelingen würde, in den ersten Jahren Ueber-
schüsse bei den verstaatlichten Bahnen zu erzielen, habe ich wiederholt schon
früher zugesagt. Wenn Herr v. Jellisch hervorhebt, daß erst der Staat
Secundärbahnen baue, so liegt das daran, daß die Privatbahnen es nicht
wagten und jetzt nicht wagen, weil ihre Lage eine so unfindere ist und sie
nicht wissen, ob der Staat sie nicht bald auch aufkauft. Ueberall haben
die wirtschaftlichen Experimente Unsicherheit gebracht. Was die Tariffrage
anbetrifft, so werden wir noch Gelegenheit haben darüber aus Anlaß eines
besonderen Antrages, der in der Budgetcommission gestellt ist, später zu
verhandeln und dann werden wir auch dabei Herrn v. Jellisch widersprechen.
(Beifall links.)

Reg.-Comm. Geh. Rath Maybach: Wenn es sich um den Nachweis
einer Verkehrsteigerung handelt, muß der Fiktal von 1878/79 in Vergleich
gezogen werden. Der Abg. Büchtemann hat unter Verächtlichkeit dieses
Umfandes darauf hingewiesen, daß nur eine Mehreinnahme von pr. pr.
6 Millionen festgefunden habe. Schon der Abg. v. Jellisch hat auf die
Erheblichkeit dieses Betrages hingewiesen, der um so weniger zu unterschätzen
ist, als neue Bahnlinien eröffnet sind, deren geringe Frequenz von vorn-
herin feststand. Bezüglich des Jahres 1880/81 hat die Regierung an die
Commission die Mittheilung darüber ergehen lassen, wie sich die Einnahmen
der alten Staatsbahnen nach der Verstaatlichung stellen. Danach betragen
die Mehreinnahmen bis ult. September 5,604,000 M., die aus den ver-
staatlichten Bahnen 7,885,000 M., zusammen also über 13 Mill. M. Richter
hat auf einen angeblich in der letzten Zeit eingetretenen Rückgang hin-
gewiesen, speciell darauf, daß im October 800,000 M. weniger verzeichnet
seien. Es wird zur Abschwächung seiner Befürchtungen vielleicht beitragen,
wenn ich mittheile, daß im Monat November die Einnahmen aus den ver-
staatlichten Bahnen immer 1 Million mehr betragen haben, als im Vorjahre.
(Hört!) Wenn man in Betracht zieht, daß im nächsten Jahre mehrere
neue Strecken eröffnet werden, z. B. die Berliner Stadtbahn, die Linie
Sangerhausen-Erfurt, so wird man die Regierung nicht der Undorichtigkeit
bei Aufstellung des Etats zeihen.

Reg.-Comm. Geh. Rath Fied: Bei der Herbeiführung einer gleich-
mäßigen Regelung des Tarifwesens wird die notwendige Ausnahme- und
Differentialtarife nicht außer Acht lassen. Das Beispiel bezüglich der Ost-
bahn zeigt, wie schonend die Regierung den Interessen der Landwirtschaft
entgegengetreten ist. Die hier eingeführte Tariffkala dient keineswegs dem
russischen Getreide-Import, sondern lediglich dem inneren Getreideverkehr.
Nebst liegt es im Westen. Die Regierung wird die Ausnahmestafette
nicht auf deren inneren Werth prüfen. Die in dem Zwischenverkehr zwischen
Rheinland, Westfalen und den norddeutschen Häfen in Kraft befindlichen
Tarife dienen vorzugsweise dem Export unserer Industrie.

Minister Maybach: Ich habe im vorigen Jahre und früher wiederholt
betont, daß wir die Früchte des Staatsbahnsystems nicht sofort ernten wür-
den. Eine decennienlange Entwicklung unseres Eisenbahnwesens hat künst-
liche Zustände geschaffen, die noch einwirken und erst nach und nach besei-
tigt werden können. Wir haben Ihnen im vorigen Jahre die beabsichtigten
Maßregeln zur Verbesserung unseres Eisenbahnwesens im Allgemeinen klar-
gelegt und, wie ich mich überzeugt habe, nicht zu viel versprochen. Ich
glaube, die Erwartungen werden noch übertroffen werden, allein das ist
nicht von heute zu morgen möglich. Seit dem 1. Februar resp. 1. April
haben wir erst die Bahnen; ihre verschiedensten Einrichtungen müssen wir
erst den neuen Bedürfnissen accommodiren und die Hindernisse, welche in
dem Verhältnisse der Bahnen unter sich bestehen, beseitigen. Erst nach einigen
Jahren, wenn die einem solchen Verkehr entsprechende Gleichförmigkeit der
Einrichtungen durchgeführt sein wird, werden wir die vollen Früchte dieser
großen Maßregel ernten. Ich bestreite absolut, daß wir irgend welche un-
erfüllbare Versprechungen gemacht hätten. Ich glaube, ich bin auch Fach-
mann genug, und habe eine längere Erfahrung für mich, als vielleicht
irgend Jemand in der deutschen Eisenbahnverwaltung, um sagen zu können,
daß die ergriffenen Maßregeln zum Heile des Landes gereichen werden.
(Sehr wahr! rechts.) Ich werde im Einzelnen nachweisen, daß die von der
andere Seite verübte Verminderung der Hoffnungen unberechtigt ist.
Der Mehreinnahmebetrag beträgt fast mehr als die 3 1/2 Millionen des Etats.
Wir haben die Zinsgarantien der pommerschen und anderer Bahnen als

Belastung der Staatsbahnen übernommen, während sie sonst aus einem
anderen Titel zu leisten waren. Das macht eine Differenz von über
1 Million. Ferner werden die Bestände der verstaatlichten Bahnen, welche
sonst bei Banquiers untergebracht waren, an die Staatskassen abgeliefert;
dadurch entgeht der Eisenbahnverwaltung ein Zinsgewinn von 1,800,000
Mark, welchen jetzt die Staatskassen zieht. Ferner haben wir einen Zins-
gewinn aus den Beständen der verstaatlichten Bahnen von 3 1/2 Millionen.
Die Amortisation der Prioritäten, die wir ja auch aus den Erträgen fort-
setzen, beläuft sich auf nahezu 6 Millionen.

Nach den Ergebnissen der ersten 11 Monate dieses Jahres ist nicht zu
befürchten, daß wir die angelegten Summen nicht erreichen. Wir werden für
das Jahr 1880/81 einen erheblich größeren Ueberschuß haben als bisher
angenommen ist, etwa 11 Mill. Mark. — Um dem Localverkehr entgegen-
zukommen, haben wir 2025 Zugkilometer mehr eingeführt. Die Herren aus
Pommern, Rheinland, Westfalen und Hannover werden mir bezeugen, daß
wir den örtlichen Bedürfnissen nach Kräften entgegengekommen sind, wir be-
trachten das nach wie vor als unsere Hauptaufgabe. Ob der Zug nach
Brandenburg wieder eingelegt werden soll, unterliegt der Erwägung; die
Provinzialverwaltung hat das Bedürfnis dazu verneint. Dann ist verlangt
worden, die Regierung solle jetzt eine Uebersicht der Tarife vorlegen,
die sie einführen gedenkt. Wozu das? Ich möchte sie Ihnen sehr gern
geben, aber wir können doch nichts vorlegen, von dem wir noch nicht be-
stimmt wissen, ob wir es durchführen werden. Wir haben die inneren Ver-
hältnisse der neu übernommenen 5000 Kilometer Eisenbahnen erst zu
studiren. Wir wollen den Tarif unter schonender Berücksichtigung der be-
stehenden Verhältnisse einführen und die wirtschaftlichen Zweige hören, die
dabei interessiert sind. Einseitigkeit und Stabilität wird in gewisser Be-
ziehung herbeigeführt werden, das schließt aber nicht aus, daß wir für be-
stehende Verhältnisse auch mit Uebergangs- und Ausnahmestafetten arbeiten
werden, bis eine Gleichmäßigkeit nach und nach angebahnt ist. Auf jeden
Fall werden wir nur solche Differentialtarife haben, die unseren inländischen
Interessen dienen, nicht solche, die lediglich nach Gesichtspunkten des Eisen-
bahngewinnes etabliert werden und dem ausländischen Interesse dienen.
(Sehr richtig! rechts.)

Daß wir die Secundärbahnen aus den übernommenen Beständen bauen,
ist doch eine ganz vortheilhafte Anlage dieser Bestände. Sollen wir sie etwa
liegen lassen und die Zinsen dafür einziehen? Diese Bahnen dienen dem
Interesse bestimmter Gegenden. Ich habe auch schon früher gesagt, daß es
aus demselben Grunde ganz ausgezeichnet war, aus den Milliarden Bahnen
zu bauen, obgleich man wußte, daß sie zunächst nicht rentiren würden. Auf
die Erneuerungen will ich heute nicht eingehen; ich hoffe sie später zu
überzeugen, daß die Staatsbahnverwaltung hinter dem wirklichen Be-
darf nicht zurückgeblieben ist. Wir werden neue Linien zum Theil mit den
Beständen der alten montiren können, wir werden aber Wagen in Folge
des Anwachsendes des Verkehrs anschaffen müssen. Wenn Sie uns nöthigen
könnten, noch Locomotiven für Vollbahnen anzuschaffen, ich wüßte nicht,
wie wir sie verwenden sollten, wir müßten neue Schuppen bauen, um sie
einzustellen. (Heiterkeit.) Herr Richter glaubt, auch die Privatbahnen würden
sich dem Secundärbahnbau zuwenden, wenn nicht das Damoclesschwert der
Verstaatlichung über ihnen schwebte. Die Berlin-Anhalter Bahn habe noch
solche Projecte in der Tasche. Mir ist davon nichts bekannt. Die Privat-
bahnen haben doch nur ihr Interesse im Auge und wissen, daß die jetzt
noch zu bauenden Secundärbahnen nicht recht rentabel sind. Mit Aus-
nahme der Oberschlesischen, Bergisch-Märkischen und Rhein-Neckar-Eisen-
bahn werden wohl keine Privatbahnen in der Lage sein, den Secundär-
bahnbau zu fördern. Wie viele dieser Bahnen haben denn einen Cours
über pari? Können Sie noch neue Actien ausgeben? Nein! Die Ver-
lastung mit Prioritäts-Obligationen hat auch bereits das erlaubte Maß
überschritten. Wo steht denn der Cours der Posen-Kreuzburger Bahn
notirt, die gestern erwähnt wurde. Nach meiner Ueberszeugung stehen die
Cours vieler Bahnen viel zu hoch, weil man eine Verstaatlichung derselben
hofft. Ich bitte also das hohe Haus, der Staatsregierung beizustehen,
wenn sie unerfüllbare Erwartungen zurückweisen muß, daß es aber auf dem
Gebiete der öffentlichen Wohlfahrt alle diejenigen Einrichtungen der Ver-
waltung billigt, die dem Lande von Nutzen sind. Ich weise darauf wieder-
holt hin, daß wir die gesamten Staatskassen mit dem Ueberschuß unserer
Eisenbahnen decken; Domänen und Forsten brauchen dazu nicht in Anspruch
genommen zu werden. So ist es jetzt, und ich hoffe, daß es in Zukunft
noch besser sein wird. (Beifall rechts.)

Abg. v. Wedell-Malchow: Ich muß die Behauptung der gegnerischen
Presse, daß die Majorität den Eisenbahnetat über das Maie brechen wolle,
zurückweisen. Wir halten besonders die Frage der Tarife und der zweiten
Stadtklasse der Besprechung für sehr werth, wollen aber warten, bis der
Bericht der Budgetcommission zwischen der zweiten und dritten Lesung vor-
liegt. Die Einnahmen werden der Veranschlagung entsprechen. Gegenüber
dem Schwanken der Mehreinnahmen haben wir die finanziellen Garantien
verlangt; ich fürchte aber, daß gerade der Abg. Büchtemann und seine Par-
tei den verlangten Maßregeln widersprechen werden. Unregelmäßigkeiten
im Betriebe habe ich auf meinen Reisen bei den vom Staat verwalteten
Eisenbahnen nicht bemerkt. Der Tarif der Ostbahn mit fallender Stala
steht der Aufhebung der Differentialtarife nicht entgegen. Wir wollen nur
die Differentialtarife beseitigen, die den fremden Import begünstigen, nicht
die zu Gunsten unseres Exportes. Aber auch die letzteren sollen nicht ein-
zelnen Orten oder Personen, sondern immer der ganzen Linie zu Gute kom-
men. Gegen eine förmliche Behandlung der Tarife wird uns der Eisen-
bahnrath schätzen, dessen Befugnisse der Abg. Büchtemann auch abschwächen
will. Es ist begreiflich, daß er als früherer Privatbahndirector das Staats-
bahnsystem nicht mit besonderem Auge ansieht. Er sollte doch aber die
Sache sich einige Jahre, wie er meint zum Schaden entwickeln lassen, dann
werde er uns ja von den Mängeln überzeugen und eine Reconstruction her-
beiführen können. Aber das System immer angreifen und dann die von
der Majorität zur Abwendung aller möglichen Schäden getroffenen Maß-
regeln abschwächen, das führt nicht zum Ziele. Wir glauben mit dem
Staatsbahnsystem einen nützlichen Schritt zur wirtschaftlichen Ent-
wicklung des Landes gethan zu haben.

Abg. Büchtemann: Der Abg. v. Jellisch billigt einfach jeden Schritt
der Eisenbahnverwaltung; das ist mehr Gefolgschaft als Sachlichkeit. Ich
halte die Kluft zwischen dem Staatsbahnsystem und dem Wohl des Landes
für unüberbrückbar. Deshalb bin ich auch in den Staatsdienst nicht über-
getreten. Ob die Maßregel segensreich gewesen, wird man immer an zwei
Punkten prüfen müssen, den Localbahnen und den Tarifen. Bezüglich der
Differentialtarife steht die Eisenbahnverwaltung mit sich selbst im Wider-
spruch. Der Reichsanzler will konsequent nur einheitliche und stabile Tarife;
wenn man aber überall im wirtschaftlichen oder förmlichen Interesse Aus-
nahmen zuläßt, so kommt das dem früheren System der Privatbahnen
gleich. Differentialtarife, welche nur das Ausland begünstigen, giebt es
überhaupt nicht, der Vortheil liegt immer auf beiden Seiten. Wenn Ge-
treide kommen dieselben natürlich aus Russland und Oesterreich zu Gute, da sie
dort mehr zu uns importiren, als wir zu ihnen. Dagegen kommen die
Differentialtarife für Eisen, Stahl, Baumwollwaren &c. unserm Export zu
Gute. Die Tarife für russisches Getreide nach Rheinland und Westfalen
sind aber jetzt zum Theil noch niedriger geworden, die Differentialtarife
haben also nicht die Concurreren des ausländischen Getreides gemacht, noch
unsere Landwirtschaft geschädigt. Der Abg. v. Wedell-Malchow hat, seitdem
ich mit ihm im Eisenbahnrath bin, schon manche frühere Ansicht ausge-
sprochen; ich glaube, mit der Beseitigung der Differentialtarife wird es ihm
ebenso gehen. Ich erwarte nicht so bestimmt, daß die Einnahmen der ver-
staatlichten Bahnen sich noch verbessern werden.

Nach der von der Regierung gegebenen Berechnung betragen sich die
Staatsbahnen jetzt mit 4,33 pCt. Zinsen Sie haben eine Amortisation
mit 1/2 pCt. ab, so sind wir thatsächlich nicht in der Lage, unser Anlage-
capital zu verjinsen. Wenn der Minister immer nur den factischen Bestand
der Staatskassen in Rechnung zieht, der durch die von unserer Armee in
Frankreich erworbenen Summen wesentlich vermindert ist, so giebt das kein
richtiges Bild von der Rentabilität der Eisenbahnen. Die Regierung
rechnet sich das ganze Extraordinarium zu Gute, darunter eine Menge
reiner Ergänzungsbauten, welche die meisten Privatbahnen immer aus dem
Betriebe bezahlt haben. Die Regierung mag für den lokalen Verkehr viele
Zugkilometer eingeführt haben; aber z. B. der neue Zug von Tübingen nach
Wernigerode liegt nicht so sehr im Interesse des Localverkehrs als vielmehr
im Interesse des durchgehenden Verkehrs nach Berlin. (Beifall links.)

Abg. v. Jellisch-Reutirch: Der Vorwurf, daß ich Gefolgschaft leiste,
ist kein sachlicher Einwand. Einen solchen haben Richter und Büchtemann
meinen Zahlen gegenüber nicht gebracht. Der Abg. Richter hat hier im
Plenum einer Erhöhung der Einnahmen entschieden widersprochen; in der
Budgetcommission hatte er, ausweislich der Protokolle, gegen eine gering-
fügige Erhöhung nichts einzuwenden. Danach mögen Sie beurtheilen, auf
welcher Seite die Objectivität liegt.

Abg. Richter: Die Protokolle der Budgetcommission sind unvollständig
und müssen es sein, da, die sie führen, selbst an der Verhandlung theil-
nehmen. Es würde genügen, wenn nur die Anträge und das Resultat
der Abstimmungen darin aufgenommen würden. Eine Aeußerung, wie die
vom Vorredner behauptete, habe er nicht gethan.

Minister Maybach: Die Rentabilitätsberechnung, welche 4,33 pCt.
ergiebt, betrifft das ganze buchmäßige Capital, z. B. auch die im militäri-
schen Interesse, für Stromregulirungen &c. verausgabten hohen Summen.
Die Rente des zinspflichtigen Capitals würde viel größer sein, nach einer
mir vorliegenden Berechnung 8 pCt. Aber fragen Sie denn bei der Tele-
graphie, der Post, den Chausseen nach der Rentabilität? Die Staatsbahn-
bahnen dürfen aus diesem Gesichtspunkt nicht beurtheilt werden; sie haben
eine andere Aufgabe als die Privatbahnen. Wir werden noch manche
unrentable Ausgabe zum Wohle des Landes machen müssen. Die Frage der
Rentabilität hat für den Etat gar keinen Werth. (Beifall rechts.)

Abg. v. Wedell-Malchow hofft, daß, wie er im Eisenbahnrath, der
Abg. Büchtemann auch in Folge der Discussionen dieses Hauses manche
seiner Meinungen ändern werde.
Abg. Gremer: Es ist mir ein Fall bekannt geworden, in welchem die
jetzt verstaatlichten Eisenbahnen die 6 pCt. Rente, welche sie den Actionären
geben müssen, in Abzug gebracht haben von ihrem steuerpflichtigen Einkom-
men, so daß beispielsweise die Steuern sich von 28,000 M. auf 14,000 M.
betrug. Dies Verfahren widerspricht den Bestimmungen des Ge-
setzes über die Verstaatlichung der Eisenbahnen, nach welchem es vorläufig
beim Alten bleiben soll bis zur anderweitigen gesetzlichen Regelung. Dies
Verfahren ist besonders bei der bestrittenen Lage der meisten Communen
von principieller Bedeutung und nicht geeignet, die neu eingeführten
Maßregeln in besonders günstigem Lichte erscheinen zu lassen. Offenlich
ist dies nur ein vereinzelter Fall und ich frage die Regierung, wie sie sich
dazu stellt?

Regierungs-Commissar Bresselb: Sollte dieser Fall vorgekommen sein,
so ist es unrichtiger Weise geschehen. Die Regierung hat die Absicht, treu
und gewissenhaft die Veranlagung der Steuer durchzuführen.
Die Einnahmen werden bemittelt. Bei den dauernden Ausgaben be-
merkt zunächst der Referent v. Tiedemann, daß die Staatsregierung ihr
früheres Prinzip bezüglich der Beamten geändert habe und beabsichtige, die
höheren Beamten der übernommenen P. id. -Bahnen im nächsten Jahre alsbe-
stehende, mit ihren bisherigen Competenzen in den Staatsdienst zu nehmen.
Abg. Kochler fragt die Regierung, in welcher Weise dieselben in den
Staatsdienst einrangirt werden sollen.

Regierungs-Commissar Bresselb: Ich erwidere, daß die Grundsätze darüber in
der Denkschrift niedergelegt seien, wonach die Beamten derjenigen Kategorie
einrangirt werden sollen, welche im Staatsdienst ihre Geschäfte wahrnehmen.
Abg. Kalle: Den Ausführungen des Abg. v. Jellisch gegenüber, die
s. Z. wesentlich mit Bezug auf mich gemacht wurden, muß ich bei meinen
Aeußerungen, die ich vor der ersten Verabreichung in einer Fraktionsverhand-
lung gemacht habe und die in die Tagesblätter übergegangen sind, stehen
bleiben. Es handelte sich um die Kosten der Erneuerung und Unterhaltung
des Oberbaues und der Betriebsmittel. Die Erklärungen der Commissionen
in dieser Hinsicht wurden, wie es scheint, im Allgemeinen in der Commission
acceptirt; wenigstens habe ich in den Protokollen der Commission das
Gegentheil nicht gefunden; dieselben gingen dahin, daß die dafür ausge-
legten Beträge deshalb so gering seien, weil Anfang der sechziger Jahre
über den Bedarf hinaus angeschafft sei. Ja, dies ist doch nur deshalb ge-
schehen, weil während des Krieges das Fahrmaterial in bedeutender Weise
abgenutzt ist und der Verkehr sich bedeutend gesteigert hat. Diese Deduction
erweist also nichts. Der Artikel, der unter meinem Namen in den Zeitungen
erschien, hat jetzt, also nach Monaten, in der „Nordd. Allg. Ztg.“ eine Er-
widerung gefunden, offenbar geschrieben, um noch im letzten Moment Ein-
druck auf das Haus zu machen. Ich werde in demselben in unwürdiger
Weise angegriffen.

Nun, ich habe keine Actien von Locomotivfabriken. Das ist eine aus
der Luft gegriffene Insinuation. Eine solche Sprache gegenüber einem Ab-
geordneten, der seine Pflicht thut, überlasse ich Ihrem Ermessen zur Beur-
theilung. Allerdings ist der Verkehr seitdem zurückgegangen, aber die Neu-
beschaffung entspricht doch schon Jahre lang nicht mehr der Abnutzung.
Warum sind denn die Neubeschaffungen in den früheren Etats nicht so
gering gewesen, wie jetzt? Im vorigen Jahre waren es 14 Locomotiven,
jetzt nach der Verstaatlichung der Privatbahnen 19, während es nach dem
Verhältnisse des Bahnbestandes 25 sein müßten. Im vorigen Jahre waren
die Einstellungen schon sehr gering. Wenn auf die Dauer eine solche Ein-
stellung statthindet, die nicht bloß weit hinter der Abnutzung zurückbleibt,
sondern auch weit hinter der Zahl der ausrangirten Locomotiven, so muß
der Moment eintreten, wo wir nicht mehr über einen gewöhnlichen Fahr-
park verfügen. Schon jetzt ist dieser Moment gekommen. Die Magdeburger
Kaufmannschaft befragt sich wiederholt beim Handelsminister über das
Fehlen disponibler Güterwagen bei der Magdeburger Direction. Zugleich
wird eine allgemeine Vermehrung der Güterwagen um wenigstens 5000
Stück für dringend geboten erachtet. Ich habe am Schluß des mehrer-
wähnten Artikels gesagt, daß durch diese übermäßige Spararbeit bei Neu-
beschaffung von Betriebsmaterial man bald dazu kommen kann, Locomo-
tiven zu benutzen, die nicht mehr ganz den an sie gestellten Ansprüchen ge-
nügen. Kurz nach der Lectüre der Aufklärung über den Unfall bei Court
kam ich auf die Idee, daß bei dem vor längerer Zeit stattgehabten Unfall
in Blumenberg ähnliche Gründe mitgewirkt haben möchten.

Den officiell angegebenen Grund des Courtler Unglücksfalles bildet die
Benutzung einer Güterlocomotive. Wegen der Blumenberger Affaire,
bei der ich und Colleague Baurfisch persönlich theilhaftig waren, stellte man
Erhebungen an, und es hat sich ergeben, daß die Gründe in dem Zusammen-
wirken mehrerer kleiner Umstände lagen, die Schienen waren nicht in der
bei Stahl schienen gewöhnlichen Höhe, die Kesselschwellen waren mangelhaft,
und wahrlich nicht fuhr der Zug mit unzulässiger Geschwindigkeit. Der
größte Theil des Publikums sucht aber, glaube ich, nach anderen Gründen.
Nach der Courtler Affaire hörte ich auf Befragen, daß jenen Zug eine
Locomotive mit der Namensbezeichnung „Jan“ gefahren hätte; ob diese für
Schnellzüge ungeeignet ist, weiß ich nicht, sie ist eine ziemlich schwere, hat
2 Achsen vor der Feuerbüchse, die dritte unter der, nicht, wie bei Schnell-
zugslocomotiven gewöhnlich, dahinter. In der Reparaturwerkstätte ergab
sich, daß die Räder nicht weit von der zulässigen Grenze des Ausfahrens-
seins entfernt waren. Ich muß mich darüber wundern, daß, wenn dies
Alles richtig ist, die Behörde eine solche Maschine in einen Schnellzug ein-
setzte, dem Herrn Minister ist diese Thatsache, glaube ich, unbekannt, ich
bitte ihn, sich danach zu erkundigen. Die Verwaltung wird ein für alle
Mal, Güterlocomotiven zu Schnellzügen zu benutzen, verbieten müssen.
Ich bitte den Herrn Minister noch einmal, darüber Erhebungen eintreten zu
lassen und nach Neujahr auf diese Frage zurückzukommen.

Regierungs-Commissar Ministerial-Director Schneider: Ich muß die
Behauptung des Vorredners als unbegründet zurückweisen. Im Gegen-
theil, es ist in den letzten Jahren, wo wir einen großen Ueberschuß an Loco-
motiven hatten, eine Austrangirung derselben in der Weise vorgegangen,
daß sogar solche Locomotiven austrangirt sind, welche unter sonstigen Ver-
hältnissen noch gebraucht werden würden. Wichtig ist es, daß bei dem
Eisenbahnunfall bei Court eine nicht geeignete Maschine zur Verwendung ge-
kommen ist. In solchem Falle ist aber eine Vorschrift gegeben, daß diese Locomotive
nur mit der ihr vorgeschriebenen Geschwindigkeit fahren soll. Was den Unfall
bei Blumenberg betrifft, so ist das zulässige Maß der Geschwindigkeit nicht
überschritten worden. Die Gründe desselben haben sich leider nicht vollständig
aufklären lassen. Bezüglich der Wagen, von welchen der Vorredner ge-
sprochen hat, kann ich constatiren, daß gegenwärtig ein Ueberschuß an solchen
Wagen vorhanden ist.

Abg. v. Benda erklärt auf eine dahin zielende Bemerkung des Abg.
Richter, daß die Protokolle in den Commissionen mit der größten Sorgfalt
angefertigt werden. Die entgegengelegte Aeußerung sei aus einem Miß-
verständnis entstanden, worüber er sich mit dem betreffenden Herrn aus-
einandergesetzt habe.

Abg. Kalle: Der Herr Regierungscommissar hat eingestanden, daß das
Unglück wesentlich herbeigeführt sei durch die Benutzung einer Güterzug-
locomotive und er meint, es sei hauptsächlich dadurch gekommen, daß diese
die zulässige Geschwindigkeit überschritten habe. Es fehlt aber dem Locomoti-
führer die Möglichkeit, die Geschwindigkeit zu controliren. Bezüglich der bei
Blumenberg benutzten Maschine ist constatirt, daß die Räder abgedreht
waren und daß man dabei bis an die Grenze des Zulässigen gegangen ist;
eine solche Maschine sollte zu Schnellzügen nicht verwendet werden, denn
nach dem Reglement sollen nur gute Betriebsmittel dazu verwendet werden.

Abg. Mehr hält die Einrichtung und Referirung besonderer Dienst-
Coups für einen Mißstand, unter dem das reisende Publikum zu leiden
habe. Er bitte, daß dieselben bei herrschendem Andrang dem Publikum
geöffnet würden. Ein zweiter Uebelstand ist der, daß die Coups nicht eher
aufgemacht werden, als bis ein anderes Coups voll ist. Auch hier bitte er
den Minister Abhilfe zu schaffen.

Minister Maybach: Der erste Gegenstand der Beschwerde ist mir nicht
bekannt. Ich werde nachforschen und Abhilfe eintreten lassen. Was die
Klage wegen Ueberfüllung der Coups betrifft, so besteht eine bestimmte
Instruction dahin, daß eine solche Ueberfüllung nicht statthinden soll. Zu
der heißen Jahreszeit dürfen die Coups erster Klasse mit nicht mehr als 4,
die zweiter Klasse mit nicht mehr als 6 Personen besetzt werden.

Abg. Richter wünscht, daß die Einrichtung getroffen würde, daß man

hieß die Coupsé, die man benutzen will, selbst auswählen könne; für unter-
wegs Einliefernde müßten besondere Coupsé bereit gehalten werden.
Abg. Berger: Ich habe den Eisenbahnbeamten gegenüber stets folgen-
des Verfahren mit Erfolg beobachtet. Der frühere Handelsminister v. d. Seyditz
hatte im Jahre 1865 eine Verfügung erlassen, die an Energie nichts zu
wünschen übrig ließ. Diese Verfügung trug ich stets bei mir und wenn ein
Eisenbahnbeamter nicht in der gebührenden Weise verfuhr, hielt ich ihm die-
selbe vor die Augen. Das war immer von durchschlagendem Erfolg be-
gleitet. (Heiterkeit.) Ich empfehle den Herren, sich die heutige Erklärung
des Ministers aus dem stenographischen Bericht auszuschneiden und es
ebenfalls zu machen. (Heiterkeit.)
Auf eine Anfrage des Abg. v. Sauten (Julienfeld), betreffend die
Errichtung einer Haltestelle auf der Jasterburger Straße, erwidert Geh.
Rath Fied, daß die Angelegenheit einer nochmaligen Prüfung unterzogen
werden solle.
Abg. Götting weist auf die traurige Lage der Hilfsweidenwäcker hin,
die bloß diätarisch beschäftigt seien und bei 12stündiger Tagesarbeit 1,70 Mk.
verdienten; dennoch müßten dieselben genau denselben Dienst verrichten, wie
die eigentlichen Weidenwäcker, und ihr Verfall erfordere genau dieselbe
Arbeitskraft und Aufmerksamkeit. Bei dem geringen Verdienst seien sie
notwendig auf Nebenbeschäftigung angewiesen. Er empfehle dem Minister
dringend die Fürsorge für diese Beamten.
Im Uebrigen wird der Eisenbahnetat nach den Beschlüssen der Commis-
sion erledigt.
Schluß 3 1/2 Uhr. Nächste Sitzung Sonnabend, 11 Uhr. (Kleinere
Vorlagen.)

Herrenhaus. 6. Sitzung vom 17. December.

1 Uhr. Am Ministerische: Dr. Lucius, Dr. Friedberg und mehrere
Commissarien.
Der Präsident schlägt vor, da mit dem Schluß der heutigen Sitzung
das Haus seine Arbeiten auf längere Zeit unterbrechen werde, schon jetzt
die Niederlegung einer Commission von 15 Mitgliedern zu beschließen,
welche den Gesetzentwurf über die obersteinständige Notstands-Anleihe be-
rathen soll, sobald derselbe dem Abgeordnetenhaus erledigt sein wird. Das
Haus tritt diesem Vorschlage bei.
Auf der Tagesordnung steht zunächst die Schlußabstimmung über das
Pfanbleihgesetz. Auf den Antrag des Grafen zur Lippe beschließt
das Haus, den § 10 der Vorlage, nach welchem verfallene Wertpapiere
nicht öffentlich versteigert, sondern freihändig zum Tagescourse verkauft
werden sollen, in der Fassung der Commission wieder herzustellen, so daß
der freihändige Verkauf nur dann eintreten soll, wenn in der Auction der
Tagescourse nicht erreicht wird.
Mit dieser Modification wird der Gesetzentwurf angenommen.
Es folgt der Bericht der Agrar-Commission über eine Petition aus
Hessen, betreffend die Abänderung der Verordnung vom 13. Mai 1867
wegen Abführung von Wald-Contributen. Der Referent von Simpson-
Georgenberg schlägt vor, über die Petition zur Tagesordnung über-
zugehen; das Haus tritt diesem Antrage ohne Debatte bei.
Schluß 1 1/2 Uhr. Nächste Sitzung unbestimmt.

Berlin, 17. Decbr. [Amtliche.] Se. Majestät der König hat den
nachbenannten königlich hawaiischen Staatsdienern folgende Auszeichnungen
verliehen: den königlichen Kronen-Orden zweiter Klasse mit dem Stern: dem
früheren Minister der auswärtigen Angelegenheiten, John M. Kavena,
dem früheren Minister des Innern, Samuel O. Wilder, und dem be-
glaubigten außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister
Henry A. B. Carter.

Se. Majestät der König hat den Landgerichts-Rath Hergenbach in
Koblenz zum Director des Landgerichts in Lüneburg an der Lahn und den
Gerichts-Inspector Lange in Bielefeld zum Amtsrichter ernannt; bei dem Mini-
sterium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten dem Kanzlei-Rath
Niedlich den Charakter als Geheim-Kanzlei-Rath, dem Geheimen expe-
dierenden Secretär Döring und dem Geheimen Registrator Rief den
Charakter als Kanzlei-Rath und dem Geheimen expedierenden Secretär und
Calculator Räder den Charakter als Rechnungs-Rath verliehen.

Der Rechtsanwalt Walter in Breslau ist vom 1. Januar 1881 ab
unter Zulassung zur Rechtsanwaltschaft bei dem Amtsgericht in Branden-
burg zum Notar im Bezirk des Kammergerichts, mit Anweisung seines
Wohnsitzes in Brandenburg, ernannt worden. Der Rechtsanwalt Varchow
in Breslau ist zum Notar im Bezirk des Ober-Landesgerichts zu Bres-
lau, mit Anweisung seines Wohnsitzes in Breslau, ernannt worden. Der
Notar Weidner in Wald ist in den Amtsgerichtsbezirk Grefeld, im Land-
gerichtsbezirk Düsseldorf, mit Anweisung seines Wohnsitzes in Grefeld, ver-
setzt worden.

Berlin, 17. Decbr. [Se. Majestät der Kaiser und Königin]
nahm heute die Vorträge des Polizeipräsidenten von Madal und des
Ministers des königlichen Hauses, Grafen Schleinitz, entgegen und
empfing den Regierungspräsidenten von Rosen, sowie den General-
Stabsarzt z. D. Dr. Grimm.

[Ihre Majestät die Kaiserin und Königin] war heute in
der Kaiserin Augusta-Stiftung in Charlottenburg anwesend.

[Ihre Kaiserliche und königliche Hoheit die Kronprin-
zessin] stattete gestern Vormittag 11 Uhr Ihren Majestäten einen
Besuch ab. Demnach empfingen die Kronprinzipal Herrschaften
die Gemahlin des Vizekönigs von Syrien, Heinrich VII. Reuß, sowie
gegen 1 1/2 Uhr Se. Durchlaucht den Prinzen Heinrich VII. Reuß
und statteten nachmittags der Prinzessin Friedrich Carl und der Prin-
zessin Reuß Besuche ab. (Reichs-Anz.)

— Berlin, 17. Dec. [Zur parlamentarischen Geschäfts-
lage. — Die künftigen Handelsbeziehungen zwischen
Deutschland und Oesterreich.] Das Abgeordnetenhaus wird sich
morgen bis zum 10. Januar verlagern. Der Schwerpunkt der Ar-
beiten der Session: die ganze Finanzfrage und die Vorlagen bezüglich
der Verwaltungsreform sollen in einem Zeitraum von etwa 6 Wochen
abgewickelt werden. Dann, um die Mitte des Februar, tritt der
Reichstag zusammen, der nach dem übereinstimmenden Urtheil aller
orientirten Kreise einer langen Session entgegen geht. Der Minister
des Innern hat den Wunsch, die Commission für die Verwaltungs-
gesetze noch bis zum 21. dieses Monats zusammen zu behalten, doch
wird sich dies, wie das schon heute höchst lächerhaft besetzte Haus ver-
muthen ließ, kaum ermöglichen lassen. Nach Ansicht der Mehrheit in
der Commission würde von den vorgelegten Kreisordnungen jene für
die Provinz Hannover, welche die geringsten Schwierigkeiten
bietet, am leichtesten fertig zu stellen sein. Der Vorsitzende der
Commission, der Abg. von Bennigsen ist anderer Ansicht; er glaubt,
daß zunächst und am leichtesten die Kreisordnung für Posen festzustellen,
welche nach anderer Ansicht die meisten Schwierigkeiten bietet, und
alles Uebrige bis zum nächsten Jahre zu verlagern sei. — Ueber die
künftigen Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich-
Ungarn ist zwischen den Cabineten von Berlin und Wien in der
letzten Zeit vielfach verhandelt worden und es beschäftigt sich durchaus,
daß die fast improvisirte Reise des deutschen Vizekönigs in Wien,
Prinzen Reuß, nach Berlin beziehungsweise Friedrichsruh zumeist mit
dieser Angelegenheit zusammenhängt. Werden die Verhandlungen von
beiden Seiten auch geheim gehalten, so läßt sich doch aus Allem,
was verlautet, vermuthen, daß das Endresultat schwerlich über einen
Weißbegünstigungs-Vertrag hinauskommen wird.

[Verboten auf Grund des Socialistengesetzes] wurde die im
Beilage von A. Herter zu Neuchâtel (Schweiz), Industriehalle, er-
schienene und in der Schweizerischen Vereinsdruckerei zu Solingen-
Friedrichsruh gedruckte, nicht veröfentliche Broschüre „Was die Socialdemokraten
sind und was sie wollen“, ferner der „Freireligiöse Sängerkreis in
Mannheim“.

Provinzial-Bettung.

A. F. Breslau, 15. Decbr. [Handwerkerverein.] Heute Abend traten
die neu gewählten Repräsentanten behufs statutenmäßiger Neuwahl der be-
iden Vorsitzenden und des Vorstandes für das Jahr 1881 zusammen. —
Nachdem sich die Versammlung constituirt und Herr Ullrich dem bisherigen
Vorsitzenden, Herrn Ingenieur Rippert, für seine verdienstvolle Thätigkeit

im Namen des Vereins gedankt, wurde zum ersten Vorsitzenden Herr Rip-
pert einstimmig wieder, zum zweiten Vorsitzenden Herr Dr. Freyhan
neugewählt. — Der neue Vorstand, dessen Wahl demnach vollzogen wurde,
besteht aus den Herren Stellmachmeister Haase, Maler Ullrich, Kassen-
rentanten Krawinkel, Musikdirector Richter, Bildhauer Binder, königl.
Wertheimer Diesterle, Lithograph Menzel, Bürgerkassendirektor Müller,
Schulmachmeister Martin, Mühlenführer Busse, Gasanstaltsdirector
Troschel und Tapezierer Henschel. — Hierauf schritt die Versammlung
noch zur Wahl der verschiedenen Commissionen.

D-1. Bütz, 17. Decbr. [Selbstmord und Selbstmordversuch.]
Gestern Abend lebten im hiesigen Hotel „zum goldenen Löwen“ zwei
Herren ein, welche ein gemeinschaftliches Zimmer begehrt und erhielten.
Der jüngere der beiden, groß und blond, ließ sich noch in später Abend-
stunde raufen. Nach Mitternacht wurden die Bewohner des Hotels durch
zwei Schüsse erschreckt. Als man in das Zimmer der beiden Fremden
drang, fand man den jüngeren durch einen Schuß in die linke Schläfe ge-
tödtet, während der andere, brünett mit Vollbart, aus einer Brustwunde
oberhalb des Herzens starr blutete. Die beiden Fremden sollen der stud.
theol. cath. Arndt und der ehemalige Kaufmann Niedlich aus Breslau
sein. Auf dem Tische lagen, von Arndt geschrieben, 3 Briefe, je einer an
die Mütter von Arndt und Niedlich und der dritte an eine junge Dame
gerichtet. Von einer solchen fand sich noch eine Photographie bei Arndt
vor. Im Zimmer wurde nur ein Revolver gefunden. Der Zustand des
Niedlich giebt keine Hoffnung auf Rettung. Ueber die Motive der That
haben wir bis jetzt nichts erfahren können.

— r. Ranslau, 16. Decbr. [Amtsniederlegung. — Progamma-
sium. — Feuer.] Der Provinziallandtagsabgeordnete, Herr Deconomiarth
Braune aus Rittau, hies. Kr., hat wegen andauernder Krankheit sein Mandat
niedergelegt. — Die Angelegenheit, betreffend die von Magistrat und Stadt-
berordnetenversammlung beschlossene Umwandlung der hiesigen höheren
Simultan-Knabenschule zu einem mit dem 1. April f. J. ins Leben treten-
den Progymnasium ist bekanntermaßen dadurch aufgehalten worden, daß
einzelne Stadtberordnete einen gegen die Beschlüsse der Majorität der
Stadtberordneten gerichteten Protest an die königl. Regierung einbrachten,
in Folge dessen die letztere die gedachte Umwandlung der erwähnten Schule
dabei abhängig machte, daß der Magistrat zuvor noch die Mittel für den
Neubau eines katholischen Schulhauses nachweist, eines Neubaus, der
allerdings nicht nur von der königl. Regierung bereits angeordnet war,
sondern auch seitens der hiesigen Communalverwaltung bereits als unum-
gänglich notwendig erachtet worden war, der sich aber unter Berücksichtigung
verschiedener Umstände ganz und gar noch ein Jahr hätte hinziehen lassen.
Nachdem der Magistrat zur Beseitigung dieses Hindernisses bereits vor eini-
ger Zeit den Neubau eines katholischen Schulhauses an derjenigen Stelle
hinter der katholischen Pfarrkirche, wo gegenwärtig das alte katholische Schul-
haus steht, beschlossen hat, haben sich heute das Magistratscollegium und die
städtische Schuldeputation in gemeinsamer Sitzung bezüglich des gedachten
Neubaus über eines der vorliegenden Bauprojecte geeinigt und einstimmig
beschlossen, den Neubau bereits im nächsten Frühjahr in Angriff zu nehmen
und zu jener Zeit das alte katholische Schulhaus niederzureißen. Magistrat
und Schuldeputation haben aber auch ferner in richtiger Würdigung des
Umsandes, daß unsere bisherige Simultan-Knabenschule zweifellos eine
große Einbuße an Schülern erleiden müßte, wenn die Umwandlung der
Schule nicht, wie allgemein erwartet wurde, bereits zum 1. April f. J. ein-
tritt, einstimmig beschlossen, wenn irgend möglich, zu Ostern 1881, selbst
auch in dem Falle, daß bis dahin die Anfertigung der höheren Simultan-
Knabenschule, resp. des Progymnasiums noch nicht erfolgt sein sollte, die
Secunda aufzulösen. Vor den hiesigen erforderlichen Lehrkräften soll zu-
nächst nur eine Stelle, und zwar auch nur provisorisch mit 1800 M. Gehalt,
jedoch mit der Aussicht auf definitive Anstellung ausgeschrieben werden, die
zweite Lehrstelle dagegen soll durch die an der Anstalt bereits fungirenden
Lehrer gegen Entschädigung bis zur definitiven Besetzung versehen werden.
— In der Nacht vom Sonntag zum Montag brannte in Riese, hiesigen
Kreises, das Haus des Freigärtners Kempe nieder.

Telegraphische Depeschen.

(Aus Wolffs Telegr.-Bureau.)

München, 17. December. Der Verwaltungsgerichtshof hat in
seiner heutigen Urtheilspublikation die Gemeindevorlagenpflicht der
Reichsbanknebenstelle zu Würzburg verneint; es sind demnach die be-
züglichen Beschwerden des Würzburger Magistrats, unter Befragung
desselben mit den Kosten, als unbegründet zurückgewiesen worden.

Stuttgart, 17. December. Die Beerdigung des verstorbenen
Gesandten von Spitzberg hat heute Vormittag 10 Uhr hier statt-
gefunden. Sämmtliche Minister wohnten der Beerdigungsfeier bei,
der König war durch den Prinzen Wilhelm vertreten. Der katholische
Stadtpfarrer Zimmerle hielt die Leichenrede.

Kürnberg, 17. December. Eines der ältesten deutschen Blätter, der
hier erscheinende „Correspondent von und für Deutschland“, zeigt nunmehr
an, daß er vom 1. Januar f. J. ab in das Eigentum eines Consortiums
übergehen und seinen altbewährten, guten Ruf zu erhalten bestrebt sein
werde.

London, 17. Decbr. Die „Pall Mall Gazette“ erklärt die Mel-
dung des „Daily Telegraph“, daß das Cabinet die Proclamation des
Standrechts in den unruhigen Bezirken Irlands in Erwägung ge-
zogen habe, für durchaus unbegründet. — Nach einem Telegramme
aus Parsonstown in Irland (Leinster, Grafschaft Louth) ist daselbst
der Befehl eingegangen, militärische Nachtpatrouillen einzurichten, bis
in dem Districte die Ruhe wiederhergestellt sei. — Aus Kilmarnock
wird gemeldet, daß 300 auf den Gütern des Earl von Kenmore be-
schäftigte ländliche Arbeiter entlassen wurden, weil die Pächter sich
weigerten, den gewöhnlichen Arbeitslohn zu bezahlen.

Petersburg, 17. December. Der Großherzog von Oldenburg
hat heute die Rückreise nach Deutschland angetreten.

Telegraphische Course und Börsen-Nachrichten.

(V. L. B.) Paris, 17. Dec. Abends. [Bourse.] 3 1/2 Rente —, —
Neueste Anleihe 1872 119, 40. Türken 12, 75. Neue Egyptier 354, 87.
Banque ottomane —, —. Italiener 88, 25. Chemins —, —. Oester-
Goldrente —, —. Ungar. Goldrente 97, 06. Spanier ext. —, —. inter.
—, —. Staatsbahn —, —. Lombarden —, —. 1877er Russen —, —.
Türkenloose —, —. Türken 1873 —, —. Amortisirbare —, —. Orient-
Anleihe —, —. Pariser Bank —, —. Träge.
London, 17. December. Nachm. 5 Uhr 20 Min. Consols 98, 15. 5proc.
Russen de 1873 88 1/2. Ungar. Goldrente 95, 11. Türken 12 1/2. Silber
51 1/2. Bankauszahlung —, —. Bankauszahlung —, —.
Frankfurt a. M., 17. Dec. Nachmittags 2 Uhr 30 Min. [Schluß-
course.] Londoner Wechsel 20, 425. Pariser Wechsel 80, 60. Wiener
Wechsel 171, 70. Köln-Mindener Stamm-Aktien 148 1/2. Rheinische Stamm-
actien 159 1/2. Hessische Ludwigsbahn 96 1/2. Köln-Mind. Prämien-Anth.
130. Reichsanleihe 100. Reichsbank 146 1/2. Darmstädter Bank 153 1/2.
Reiniger Bank 97 1/2. Oester.-Ungarische Bank 705, 00. Creditactien *)
247 1/2. Silberrente 63 1/2. Papierrente 62 1/2. Goldrente 75 1/2. Ungarische
Goldrente 94 1/2. 1880er Loose 123. 1864er Loose 308, 00. Ungarische
Staatsloose 114, —. Ungar. Odbahn-Obligat. II. 85 1/2. Böhmische We-
sbahn 214 1/2. Elisabethbahn 174 1/2. Nordwestbahn 163 1/2. Galizier 241 1/2.
Franzosen *) 240 1/2. Lombarden *) 88 1/2. Italiener —, —. 1877er Russen
92 1/2. 1880er Russen 71 1/2. II. Orientanleihe 58 1/2. Central-Pacific 111 1/2.
Goldbringer Eisenwerke —, —. Privat-Discount —, —. Gültig.
Nach Schluß der Börse: Creditactien 247 1/2. Franzosen 240 1/2. Galizier
—, —. Lombarden —, —. Ungar. Goldrente —, —. 1880er Russen —, —.
II. Orientanleihe —, —. III. Orientanleihe —, —. Oester.-Ungar. Bank —, —.
) per medio resp. per ultimo.

Hamburg, 17. Dec. Nachmittags. [Schluß-Course.] Preuss. 4proc.
Consols 100, —. Hamburg-St.-P.-A. 124, —. Silberrente 63, —. Oest. Gold-
rente 74 1/2, —. Ung. Goldrente 94 1/2. Credit-Actien 247 1/2, —. 1880er Loose 123,
—. Lombarden 207, —. Italien. Rente 86 1/2, —. 1877er Russen 92 1/2,
—. II. Orient-Anl. 58, —. Reichsbank 119 1/2, —. Laurahütte 120 1/2, —. Nordb. 167,
—. Commerzbank 122 1/2, —. Anglo-Deutsche 76 1/2, —. Amerikanische 93 1/2, —. Rhein-
Eisenbahn 159, —. do. junge 153, —. Berg.-Märk. do. 116 1/2, —. Berlin-Hamburg
do. 230, —. Altona-Riel. do. 153 1/2, —. Discount 3 1/2, —. Feit.
Silber in Barren per Kilogr. 153, 15. Pr. 152, 65. —.
Wechselnotirungen: London lang 20, 26. Br., 20. —. London kurz
20, 42. Br., 20. —. Amsterdam 167, 10. Br., 166, 50. —. Wien 170, 25.
Br., 168, 25. —. Paris 80, 00. Br., 79, 60. —. Petersburger Wechsel
206, 00. Br., 202, 00. —.

Hamburg, 17. Dec. Nachm. [Getreide-markt.] Weizen loco un-
ver-

ändert, auf Termine ruhig. Roggen loco unverändert, vorliegende Termine flau,
spätere fester. Weizen per Dec. 210 Br., 209. —. pr. April-Mai 211 Br.,
210. —. Roggen per Dec. 194 Br., 193. —. pr. April-Mai 193 Br.,
192. —. Hafer und Gerste unverändert. Rüböl ruhig, loco 55 1/2, pr. Mai
55 1/2. Spiritus ruhig, per December 47 1/2 Br., per Januar-Februar 47 1/2
Br., per Februar-März 47 1/2 Br., per April-Mai 47 1/2 Br. Raffine fest,
Umsatz 2000 Sack. Petroleum besetzt, Standard white loco 9, 20 Br.,
9. 00. —. pr. December 9, 10. —. pr. Januar-März 8, 20. —. Wetter:
Schön.

Liverpool, 17. Decbr., Vormittags. [Baumwolle.] (Anfangsbericht.)
Ruhmhafter Umsatz 12,000 Ballen. Fest. Tagesimport 17,000 Ballen,
davon 14,000 B. amerikanische, 3000 B. ägyptische. Middl. Upland 6 1/4,
Middl. Orleans 6 1/4. D. Middl. amerikanische Januar-Februar-Lieferung
6 1/4. D.

Liverpool, 17. Decbr., Nachmittags. [Baumwolle.] (Schlußbericht.)
Umsatz 12,000 Ballen, davon für Speculation und Export 2000 Ballen.
Unverändert. Middl. amerikanische Jan.-Februar-Lieferung 6 1/4, Februar-
März-Lieferung 6 1/4. D.

Liverpool, 17. Dec., Nachmittags. [Baumwollen-Wochenbericht.]
Wochenumsatz 86,000 Ballen, desgl. von amerikanischen 66,000, desgl. für
Speculation 6000, desgl. für Export 7000, desgl. für wirtl. Conf. 73,000,
desgl. unmittelbar ex Schiff 19,000, wirtlicher Export 9000, Import der
Woche 73,000, davon amerikanische 58,000, Borrath 426,000, davon ameri-
kanische 321,000, schwimmend nach Großbritannien 340,000, davon ameri-
kanische 323,000 Ballen.

Manchester, 17. Decbr., Nachm. 12r Water Armitage 8, 12r Water
Taylor 8 1/2, 20r Water Micholls 9 1/4, 30r Water Gidlow 10, 30r Water
Clayton 10 1/2, 40r Water Mayall 11, 40r Medio Wiltshire 11 1/2, 36r Wap-
cops Qualität Rowland 10 1/2, 40r Double Weston 11 1/2, 60r Double Weston
14, Printers 14 1/2, 14 1/2, 8 1/2, 8 1/2, 99. Fest.

Petersburg, 17. Dec., Nachmittags 5 Uhr. [Schlußcourse.] Wechsel
London 3 M. 24 1/2, —. do. Hamburg 3 M. 209 1/2, —. do. Amsterdam 3 M. 124 1/2,
—. do. Paris 3 M. 259 1/2, —. Russische Prämien-Anleihe de 1864 (gest.) 225,
—. do. de 1866 (gest.) 219, —. Russ. Anl. de 1873 138, —. Russ. Anl. de 1877 143 1/2,
—. Imperials 8, 02, —. Große Russ. Eisenbahnen 252, —. Russ. Bodencredit-
Bankbriefe 127 1/2, —. II. Orient-Anleihe 90 1/2, —. III. Orient-Anleihe 90 1/2,
—. Privatdiscount 6 1/2. —.

Petersburg, 17. Dec., Nachmittags 5 Uhr. [Productenmarkt.] Kafo
loco 53, 00, per August 57, 00. Weizen loco 18, 00. Roggen loco 14, 00.
Hafer loco 5, 70. Hafer loco 32, 50. Leinfaat (9 Pud) loco 17, 00. —
Wetter: Frost.

Wien, 17. Decbr., Vorm. 11 Uhr. [Productenmarkt.] Weizen loco
unverändert, auf Termine unbelebt, pr. Frühjahr 11, 63. —, 11, 65. —. pr.
Herbst —, —. Hafer per Frühjahr 6, 27. —, 6, 32. —. Mais per Mai-
Juni 6, 08. —, 6, 10. —. Roggen 12 1/2. —. Wetter: Schön.

Paris, 17. Decbr., Nachmittags. [Productenmarkt.] (Schlußbericht.)
Weizen ruhig, per December 28, 75, pr. Januar 28, 25, pr. Januar-April
28, 10, pr. März-Juni 28, 00. Roggen fest, per December 22, 25, pr.
März-Juni 22, 25. Weizen ruhig, per Decbr. 63, 25, pr. Januar 61, 50,
pr. Januar-April 60, 50, pr. März-Juni 59, 60. Rüböl ruhig, per De-
cember 72, 75, pr. Januar 73, 50, pr. Januar-April 74, 25, pr. Mai-
August 75, 00. Spiritus fest, per December 61, 00, pr. Januar 61, 50,
pr. Januar-April 61, 75, pr. Mai-August 61, 00. —. Wetter: Bedeckt.

Paris, 17. Dec., Nachmittags. Roggen 88 1/2 behauptet, loco 55, 50.
Weißer Ruder steigend, Nr. 3 per 100 Kgr. per December 63, 80, pr.
Januar 64, 25, pr. Jan.-April 65, 00.

London, 17. Decbr., Nachm. Sabannazauer Nr. 12 23 1/2. Matt.
Amsterdam, 17. Decbr., Nachm. Bancajinn 55.

Antwerpen, 17. December. Nachm. [Getreide-markt.] (Schlußbericht.)
Weizen steigend. Roggen flau. Hafer still. Gerste weichend.

Antwerpen, 17. Dec., Nachm. 4 Uhr 30 Minuten. [Petroleummarkt.]
(Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 25 bez. und Br., pr. Jan-
uar 25 Br., pr. Januar-März 23 1/2 Br. Ruhig.

Bremen, 17. December, Nachmittags. Petroleum fest. (Schluß-
bericht.) Standard white loco 9, 10 bez., pr. Januar-März 9, 20 bez., pr.
August-December 10, 00 Brief.

Handel, Industrie &c.

Berlin, 17. Decbr. [Börse.] Der leichte Verlauf der Pariser Mebio-
liquidation, die nicht erfolgte Disconto-Erhöhung in London, die günstigen
Ausweise der Bank von Frankreich und von England, welche zu Befürch-
tungen vor weiterer Verleisung des Geldmarktes im Augenblicke keine Ver-
anlassung geben, sowie die durchweg steigende Tendenz der auswärtigen
Abendbörsen vermochten es, unsere Speculation aus ihrer mehrträgigen
Leihgasse aufzurütteln. Auf allen Gebieten herrschte feste Tendenz bei
festen Preisen, und wenn der Umfang des Geschäftes mit der Reizung
der Speculation gleichen Schritt gehalten hätte, so würden wir von einem
animirten Verkehr zu berichten haben. Die Wiener Frühbörse war, ihren
Traditionen getreu, wiederum mit Siebenmeilenstiefeln vorangegangen, man
meldete von dort für alle Spielpapiere wesentliche Abnancen, für Credit-
Actien 2,60 Fl., für Franzosen 1/2 Fl., für Galizier und Lombarden 1 1/2
resp. 1 Fl., für Anglos 1 1/2 Fl. und für Ungar. Goldrente 1/2 pCt. Aufbesserung,
gleichzeitig notirten Napoleons und Marknoten 1 resp. 10 Kr. niedriger, als
gestern Mittag. Die Führung übernahmen heute die von Wien abhängigen
Werthe. Creditactien hatten guten Umsatz bei 3 1/2, in besserem Preise auf-
zuweisen. Franzosen und Lombarden traten mehr in den Hintergrund, ten-
dirten aber ebenfalls recht fest und konnten 1 1/2 resp. 1 M. anziehen. Der
Rentenmarkt war sehr fest bei belangreichem Geschäft, alle Kategorien ge-
wannen 1/2 — 1 %, Ungarische Goldrente avancirte 1/2 % in Folge großer
Pariser Käufe. Auch russische Fonds waren beliebt und höher, entbehrten
aber der Lebhaftigkeit. Russische Noten hoben sich zwar um 1 M., waren
aber vernachlässigt. Der speculative Localmarkt participirte an der allge-
meinen Festigkeit, blieb aber überall ohne besondere Regsamkeit. Montan-
werthe zeigten eine Kleinigkeit über geringen Schlussstand ein, blieben als-
dann aber unbeachtet. Banken erhöhten ihr Niveau um 1/2 — 1 Procent,
konnten es aber auch nicht zu nennenswerthen Umsätzen bringen. Hei-
mische Bahnen waren fest und behaupteten ihre höchste gestrige Notirung
bei ganz geringen Abschlüssen. Von österreichischen Nebenbahnen wur-
den Galizier, für welche von Wien aus einige Propaganda gemacht wird,
durch rege Nachfrage ausgezeichnet, die umgesetzten Summen in diesem
Effect waren sehr bedeutend, während die übrigen Werthe dieser Kategorie
nur ein Scheinleben auf gestrigem Niveau zu verzeichnen haben. Die Ge-
schäftslosigkeit reducirt sich im weiteren Verlaufe der Börse ganz erheblich,
insbesontere auf dem internationalen Gebiete; die Tendenz blieb aber
überall eine recht freundliche. Bemerkenswerthe Coursveränderungen traten
nicht ein, nur Montanwerthe hoben sich noch um 1/2 — 1 pCt. bei etwas
lebhafteren Umsätzen. Schluss fest und etwas lebhafter.

Course um 2 1/2 Uhr: Feh. Credit 499,00, Lombarden 168,00, Fran-
zosen 482,50, Reichsbank 147,00, Disc.-Comm. 181,75, Handels-Gesellschaft
—, —, Laurahütte 120,75, Türken 12,60, Italiener 86,37, Oesterreichische
Goldrente 75,00, Ungarische Goldrente 94,62, Dortmund Union 87,75,
Oesterreichische Silberrente 63,12, do. Papierrente 62,50, 5proc. Russen
92,87, Köln-Mindener —, —, Rheinische —, —, Bergische 116,75, Ru-
minische Rente 91,87, Russische Noten 208,00, II. Orient-Anleihe 58,00, do.
III. 58,50.

Coupons. (Course nur für Besten.) Oester. Silber-Coup. 171,35 bez.
p. Jan., do. Eisen-Coupon 171,35 bez. p. Jan., do. Papier in Wien zahlbar
min. 50 Pf. t. Wien p. Jan., Amerik. Gelb-Doll.-Bonds 4,20 bz., do.
Eisen-Prior. 4,20 bz., do. Pap.-Dollar 4,20 bz., 6 % New-York-City 4,20 bz.,
Russ. Central-Boden min. — Pf. Paris, do. Papier u. verl. min. 60 Pf.
t. Berl., Poln. Papier u. verl. min. 60 Pf. Warschau, Russ. Zoll 20,525
bz. 55 bez., 1822er Russen —, —, Große Russ. Staatsbahn —, —, Russ.
Boden-Credit —, —, bez., Warschau-Wiener Comm. —, —, bez., Warschau-
Terepol —, —, bez., 3 % und 5 % Lombarden min. — Pf. Paris, Diverse
in Paris zahlbar min. — Pf. Paris, Holländische min. — Pf. Amsterdam,
Schweizer min. — Pf. Paris, Belgische min. — Pf. Brüssel, Berl. Str.-
Obligat. 20,36 bez.

Elberfeld, 17. Dec. [Die Einnahmen der Bergisch-Märkischen
Eisenbahn] betragen im Monat November 1880 4,935,177 Mark gegen
4,805,018 Mark im November 1879, mithin Mehreinnahme 130,159 Mark.
Vom 1. Januar bis ult. November 54,457,100 Mark, gegen 50,657,507
Mark in dem gleichen Zeitraum des vorigen Jahres, mithin Mehreinnahme
3,799,593 Mark. Die Einnahmen der Ruhr-Sieg-Eisenbahn incl. Finnen-
tropf-Olpe betragen im Monat November 1880 565,428 Mark gegen 514,522
Mark im Monat November 1879, mithin Mehreinnahme 50,906 Mark.
Die Einnahmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Ruhr-Sieg-
Eisenbahn zusammen betragen im Monat November 1880 5,500,605 Mark,
gegen 5,319,540 Mark im Monat November 1879, mithin Mehreinnahme
181,065 Mark.

Die Einnahmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Ruhr-Sieg-
Eisenbahn zusammen betragen vom 1. Januar bis ult. November d. J.

Berliner Börse vom 17. December 1880.

und auch loco gelang's kaum irgend welche Erhöhungen der Forderungen durchzuführen. — Roggenmehl fester. — Weizen sehr still bei fast unveränderten Preisen. — Hafer loco fest, das Angebot hat nur geringen Umfang, Termine behauptet. — Rüböl leblos, nominell ohne Aenderung. — Petroleum matt, Preise zu Gunsten der Käufer. — Spiritus in ziemlich fester Haltung, die große Zufuhr und das belangreiche Angebot auf Termine verbindernten zwar eine Besserung der Preise, aber sie haben ohne Preisrück Aufnahme gefunden.

Weizen loco 183—235 M. pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, gelber mätkischer — M. ab Bahn bez., defecter — M. bez., do. Hammer mit starkem Geruch — M. ab Bahn bez., geringer weiß polnischer — M. ab Bahn bez. u. Br., fein weiß udermätkischer — Markt ab Bahn bez., per December 203½ Markt bez. Br., per December-Januar — M. bez., per April-Mai 209—209½ M. bez., per Mai-Juni 209½—210 M. bez., per Juni-Juli — M. bez. Gefündigt 1100 Centner. Kündigungspreis 203 M. — Roggen loco 205 bis 216 M. pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, inländ. mit starkem Auswuchs — Markt ab Bahn bez., inländ. 205—213 Markt ab Bahn bez., hochfein. inländ. — M. ab Bahn bez., polnischer mit etwas Geruch — Markt ab Bahn bez., russischer — Markt ab Bahn bez., neu fein weiß galiz. — M. ab Bahn bez., per December 209½—211½ Markt bez., per December-Januar 208—206 Markt bez., per April-Mai 199 bis 199½ M. bez., per Mai-Juni 193½—194½ M. bez., per Juni-Juli 186½—187½ M. bez. Gefündigt 1200 Ctr. Kündigungspreis 211 Markt-f-Gerste loco 145 bis 200 M. nach Qualität gefordert. — Hafer loco 142 bis 168 Markt pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, ost- und west-preussischer 148 bis 154 M. bez., russischer 148—154 Markt bez., pommerischer, medlerburgischer und udermätkischer 152 bis 155 M. bez., schlesischer 149 bis 155 Markt bez., böhmischer 149 bis 154 Markt bez., fein weiß russ. — M. bez., neukärntischer — M. bez., galizischer — M. ab Bahn bez., fein weiß. medlenburgischer 157 bis 160 Markt ab Bahn bez., per December 149 Markt bez., per December-Januar — M. bez., per April-Mai 151 Markt bez., per Mai-Juni 151½ M. bez. Gefündigt — Ctr. Kündigungspreis — M. — Erbsen, Rothwaare 186 bis 215 Markt, Futterwaare 172—182 Markt. — Weizenmehl pro 100 Kilo Br. unverskurt incl. Sad Nr. 00: 31,00 bis 29,50 M., Nr. 6: 29,50 bis 28,50 M., Nr. 0 und 1: 28,50 bis 29,75 Markt. — Roggenmehl pro 100 Kilo unverskurt incl. Sad Nr. 0: 29,75—28,75 Markt bez., Nr. 0 und 1 28,50—27,50 M. — Mais loco 142—145 M. nach Qualität gefordert, rumänischer — M. bez., amerikanischer — M. ab Bahn bez., neuen ungarischen — M. ab Bahn bez., per December 141 Markt bez., per Januar 133 M. nom., per April-Mai 133 M. bez., per Mai-Juni 132 M. nom. Gefündigt — Ctr. Kündigungspreis — M. — Roggenmehl pro 100 Kilo Br. Nr. 0 und 1 incl. Sad: per December 28,20 bis 28,40 M. bez., per December-Januar 28,20—28,40 M. bez., per Januar-Februar 28,20 bis 28,40 Markt bez., per Februar-März 28,20—28,40 Markt bez., per April-Mai 28,10—28,30 M. bez., per Mai-Juni 27,65 bis 27,50 M. bez. Gefündigt — Ctr. Kündigungspreis — M. — Delfaaten: Winter-Raps — M., Winter-Rübsen — Markt. Raps galizischer — Markt. — Rüböl pro 100 Kilo loco mit Fass 55,3 M. bez., ohne Fass 55 M. bez., per December 55,2 M. bez., per December-Januar 55,2 M. bez., per Januar-Februar 55,3 M. bez., per April-Mai 56,7 Markt Br., per Mai-Juni 57 Markt Gd. Gefündigt — Ctr. Kündigungspreis — M. — Petroleum loco pro 100 Kilo incl. Fass — Markt bez., per December 28—27,9 M. bez., per December-Januar 28—27,9 Markt bez., per Januar — M. bez., per Januar-Febr. 28—27,9 M. bez., per Febr.-März 28—27,9 M. bez., per Febr. — M. bez., per April-Mai — M. bez. Gefündigt — Ctr. Kündigungspreis — Markt.

Spirituss loco ohne Fass 55,1—55 Markt bez., per December 55,4 bis 55,1 M. bez., per December-Januar 55,2—55 Markt bez., per Jan.-Februar 55,2—55 M. bez., per April-Mai 56,3 M. bez., per Mai-Juni 56,4 M. bez., per Juni-Juli 57,2 M. bez. Gefündigt 90,000 Liter. Kündigungspreis 55,2 M.

Amsterdam, 16. Decbr. Bei der heute von der niederländischen Handels-gesellschaft abgehaltenen Auction wurden 71 Barils Surinam zu 27¼—25¼ und 200 Boucants Surinam zu 28—28¼ verkauft.

[Aachen-Zülicher Eisenbahn-Gesellschaft.] Der Zweck der demnächst zur Ausgabe gelangenden neuen Prioritäts-Anleihe obengenannter Gesellschaft ist die Fortführung der Bahn (früher Aachener Industriebahn) vom jetzigen Bahnhof Aachen bis zur Stadt und vom Bahnhof Hönigen bis Zülich zum Anschluß an die Bergisch-Märkische Bahn, die Einlösung der früher emittirten, per 1. Januar 1881 gekündigtigen Obligationen und die Tilgung der schwebenden Anleihe der Aachener Industriebahn-Aktiengesellschaft. Die gekündigtigen Obligationen bezißern sich auf 222,500 M. Die jetzt zur Ausgabe gelangende Anleihe ist sonach die erste und einzige der Gesellschaft und besteht ihr ein Grund-Capital von 1,800,000 M. Stamm-Actien und von 1,800,000 M. Stamm-Prioritäten gegenüber. Die neue Anleihe trägt 5 pCt. Zinsen und wird mit ¼ pCt. vom Jahre 1886 ab amortisirt; bis zum 15. Juni 1886 ab ist die Anleihe unfündbar. Die neuen Prioritäts-Obligationen stellen sich sonach als ein sicheres Anlage-papier dar, das von dem Capitalisten-Publikum um so lieber genommen werden wird, als 5procentige einheimische Prioritäten nachgerade selten geworden sind.

Breslau, 18. Dec., 9¼ Uhr Vorm. Die Stimmung am heutigen Markte war im Allgemeinen ruhig, bei ausreichendem Angebot Preise unverändert.

Weizen, nur feine Qualitäten preishaltend, per 100 Kilogr. schlesischer weißer 19,30 bis 21,10—21,70 Markt, gelber 18,30—20,10 bis 20,70 Markt feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen, bei mäßigem Angebot unverändert, per 100 Kilogr. 20,20 bis 20,80 bis 21,20 Markt, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Gerste in ruhiger Haltung, per 100 Kilogr. 14,50—15,50 Markt, weiß 16,20 bis 16,70 Markt.

Hafer ohne Aenderung, per 100 Kilogr. 12,89—13,80—14,40—15,00 Markt, feinsten über Notiz bezahlt.

Mais ohne Frage, per 100 Kilogr. 13,40—13,80—14,20 Markt.

Erbsen nur billiger verkäuflich, per 100 Kgr. 17,50—18,50—20,50 Markt, Victoria 20,50—21,50—22,00 Markt.

Bohnen in gedrückter Stimmung, per 100 Kilogr. 18,50—19,50—20,00 Markt.

Lupinen ohne Aenderung, per 100 Kilogr. gelbe 9,20—9,60—10,00 Markt, blaue 9,20—9,50—9,80 Markt.

Widen schwach zugeführt, per 100 Kilogr. 13—13,50—14,20 Markt.

Delfaaten ohne Aenderung.

Schlaglein ohne Aenderung.

Pro 100 Kilogramm netto in Markt und Pl.

Schlag-Leinsaat	26	24	56	23
Winterraps	24	50	23	75
Winterrüben	23	75	23	—
Sommerrüben	23	75	23	—
Leindotter	22	50	21	75

Leinöl ohne Aenderung, per 50 Kilogr. 9,80—10 Markt.

Kleejamen schwacher Umsatz, rother ruhig, pr. 50 Kilogr. 34—38—40 bis 45 Markt, hochfeiner über Notiz, weißer unverändert, 42—55—60—70 Markt, hochfeiner über Notiz.

Lannentlee schwach zugeführt, per 50 Kilogr. 40—45—52 Markt.

Thymothee preishaltend, per 50 Kilogr. 20—23—25 Markt.

Mehl ohne Aenderung, per 100 Kilogr. Weizen fein 30,25—31,50 Markt Roggen fein 31,75—33,50 Markt, Hausbuden 30,50—31,50 Markt. Roggen-Futtermehl 11—12 Markt. Weizenkleie 9,50—10 Markt.

Heu 2,50—3,00 Markt per 50 Kilogr.

Roggenstroh 20,00—24,00 Markt per Schock à 600 Kilogr.

Schiffahrtslisten.

Swinemünde Einfuhrliste. Danzig: Lina, Scherlau. A. Lübe 25,000 Kgr. Weizen, 50,602 Kgr. Roggen, 79,634 Kgr. Weizen. In Frisch 50,000 Kgr. Weizen. Pomm. Provinzial-Lagererei 1000 Sa Rohuder. Ordre 100,000, 150,000 Kgr. Weizen. — Grangemont Lugend, Bsch. G. H. Listow 349 S. Kohlen. — Wid: Nicoline, Meislah Ordre 784 Lo. Seering.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

Dec. 17., 18.	Nachm. 2 U.	Abends 10 U.	Morgens 6 U.
Luftwärme (C.)	— 0°9	— 0°8	— 0°2
Luftdruck bei 0° (mm)	746°°1	746°°5	746°°3
Dampfdruck (mm)	3,6	4,1	4,3
Dunstfättigung (pCt.)	82	94	92
Wind	N. 1.	SO. 1.	SO. 1.
Wetter	bedeckt.	trübe.	bedeckt.

Wasserstand. Breslau, 18. Dec. D.-B. 5 M. 36 Cm. U.-B. 0 M. 98 Cm. 17. Dec. D.-B. 5 M. 46 Cm. U.-B. 1 M. 14 Cm.

V e r m i c h t e s .

[Die deutsche Kunstgewerbe-Halle zu Berlin.] Berlin hat bekanntlich in den letzten beiden Jahren zwei größere Ausstellungen gehabt, die der Berliner Industrie und die von Gegenständen der Fischerei, und es ist eine Freude, zu sehen, welches Leben auf diesen beiden Gebieten dadurch bei der rührigen Bevölkerung der Reichshauptstadt hervorgerufen worden ist. Namentlich der Kunstindustrie ist die Halle von Ermutigungen und Anregungen jense: Ausstellung von 1879 zu Gute gekommen, sowohl in Bezug auf Nachfrage, Kauflust und verfeinerten Geschmack beim Publikum als auf Unternehmungsfinn und wissenschaftlichen Speculationsgeist bei den Producenten. Ein neues Symptom davon unter einigen älteren ist die Errichtung einer „deutschen Kunstgewerbehalle“ durch einen von einem ausserlesenen Ausschusse von Künstlern, Architekten und Kunstgewerbetreibenden unterstützten Unternehmer. Es ist eine Art von ständiger Ausstellung von Gegenständen der Kunstindustrie, verbunden mit dem ganzen Apparate, der zum unmittelbaren Vertrieb und Verkauf der ausgestellten Gegenstände dient. Wie in den großen Commissionshäusern in London und Paris findet hier das Publikum die verschiedenartigsten Erzeugnisse aus sämtlichen Provinzen unserer nationalen Gewerthätigkeit auf demselben Fleck zusammen, findet andererseits der kleinste Meister in der Vorstadt, in der Provinz, im entlegenen Gebirgsdorfe Gelegenheit, sich von der Tyrannei des Ladenbesizers, des Vorläufers, Agenten, Commissionärs und ähnlicher Parasiten zu emancipiren und sein Erzeugniß direct und mit ganz geringen Kosten dem Kaufstüchtigen vor Augen zu stellen. Ueber die Bedingungen versagt die Geschäftsordnung, die jeder sich auf die leichteste Art brieflich verschaffen kann, das Nähere. Hier mag als das wichtigste nur mitgetheilt werden, daß über die Zulassung von angemeldeten Gegenständen eine Jury von sieben Mitgliedern zu entscheiden hat; daß acht Gruppen von Erzeugnissen der Kunstindustrie Anspruch auf Zulaß haben: Möbel, Textilien, Metallarbeiten, Töpferei, Bijouterie, Juwelier-, Gold-, Silber- und Eisenarbeiten, graphische Erzeugnisse und Kunstwerke. Die Plasmiethe, die auf halbe Jahre berechnet wird, ist nach der Art der ausstellenden Gegenstände verschiedenartig normirt und bewegt sich auf einer Leiter von 25 bis 300 M. für den Quadratmeter. Eine Vereinigung von kleinen Ausstellern zum Zweck einer Gesamttausstellung ist gestattet. Das Unternehmen besorgt den Verkauf der ausgestellten Sachen und nimmt 6 pCt. von der Kaufsumme als Provision an sich. Auch können auf Wunsch der Aussteller von Zeit zu Zeit Versteigerungen abgehalten werden. Das Publikum zahlt 50 Pf. als Eintritts-Gebühr oder entsprechendes Abonnement; von dieser Einnahme werden bei Jahreschluß 20 pCt. an die Aussteller verteilt.

Diese „deutsche Kunstgewerbehalle“ kennzeichnet sich also durchaus als eine Art von Verkaufshalle oder Commissionshaus in Pariser Stil, nur mit dem Unterschiede, daß die Leitung zur Hälfte in künstlerischen Händen liegt und künstlerischen Gesichtspunkten unterworfen ist. Allerdings verstehen es auch die angeedeuteten Pariser Käufer, den von ihnen vertretenen Industriellen Anweisungen über neue Strömungen des Geschmacks oder auch directe Entwürfe der von ihnen beschäftigten Designateurs zur Ausführung zu geben. Mit der Zeit kann auch die neue deutsche Gewerbehalle so weit kommen. Einstweilen hat dieselbe eine sehr geschmackvolle und gemüthliche Unterkunft in einem Parterre-raum und der ersten Etage des sogenannten „Moths Schlosses“ auf der Spreeinsel, dem königlichen Schlosse gegenüber, gefunden. Man begegnet in den geschmackvoll eingerichteten Räumen bereits einer Menge von hübschen Sachen: persische und Smyrna-Leppiche von Ehrenhaus, viel Majolika, eine schöne Etageren von Frau Clara Hantke zu Düsseldorf, in Eichenholz geschnitten, mit Fliesen als Füllungen, die zierlichen Metallarbeiten der Firma Lanter zu Karlsruhe, Bronzen von Gladenbeck, der im Rheinland wohl bekannte silberne Tafelaufsatz von Rentrop zu Altena, ferner Eisenbeinschnitzereien, Emaille-sachen, schmiedeeiserne Leuchter, Lampen und Schreie von Kunstschlosser Fabian zu Berlin, geschnitzte und filirte Möbel aller Art, darunter ein wahres Bruchstück, ein in Eichenholz geschnitzter Jagdschrank nach einem für den Herzog von Ratibor hergestellten Original von Seelig. Als eine schätzenswerthe Zugabe stellt sich die etwa in der Mitte der Ausstellungsräume befindliche altdeutsche Kneipe, holländisch eingerichtet, dar.

[Zum Briefwechsel Raffales mit Sophia Sponow.] Alexander Sponow berichtet heute in einem Schreiben an die „Nowja Wremja“, der in dem „Europäischen Boten“ veröffentlichte Briefwechsel seiner Schwester Sophia mit Raffale, bezieht, „Eine romantische Episode aus dem Leben Raffales“, sei ächt. Sponow erklärt gleichzeitig, er würde den „groben deutschen Baskantanten“, welcher die Ächtheit dieses Briefwechsels in einer Broschüre bestritten und die Sponowische Familie angegriffen habe, nebst dem Verleger dieser Broschüre wegen Ehrenkränkung verlagen.

[Ueber das Grubenunglück auf der Zeche Bruchstraße bei Langenbreer], durch welches vier Vergleute getödtet, zwei leicht verletzt worden sind, ist bereits telegraphisch berichtet worden. In einer Correspondenz der „Post. Ztg.“ aus Dortmund wird über die Ursachen desselben Folgendes berichtet: Das Unglück ist durch schlagende Wetter herbeigeführt worden. Da an den Getödteten keinerlei Brandwunden wahrgenommen wurden, ist anzunehmen, daß die Bedauernswürdigen durch den giftigen Rauchschnabel erstickt worden sind. Die Untersuchung wird hoffentlich die Ursache dieses Unglücks aufklären. Hier heißt es — jedoch ist diese Behauptung mit Vorsicht anzunehmen —, daß das Deffnen der Lampe die Explosion herbeigeführt hat. Fast täglich berichten die Lokalblätter von kleineren Unglücksfällen in den Gruben. Es ist kaum denkbar, daß die Vergleute die Lampe unvorsichtigerweise öffnen, und doch die Folgen für sie selbst und die Kameraden unabsehbar. Allerdings sind erst vor einigen Tagen zwei Vergleute von der Zeche Schöwerin von der hiesigen Straßammer wegen dieses Vorgehens zu neunmonatlicher Gefängnisstrafe verurtheilt worden. Ob der Eine dieser Weiden seine Strafe antreten kann, ist fraglich. Derselbe hatte selbst so bedeutende Verletzungen bei dem Unglück dabongetragen, daß er zeitlebens arbeitsunfähig sein wird. Möchten doch endlich diese Fälle zu größerer Vorsicht mahnen.

— ch. [Ein dauerhafter Mieter.] Bei der Volkszählung war in Dresden auch die Frage gestellt: „Seit wann bewohnen Sie diese Wohnung?“ Auf einer Karte war darauf die Antwort ertheilt: „Seit dem 4. November 1816.“ Der Senior der Dresdener Advocaten, Rechtsanwält Seydenreich, ein neunzigjähriger Greis, hat in der That als 26jähriger Mann, als er sich verheirathete, die Wohnung in der Amalienstraße bezogen, die er noch heute, nach 64 Jahren, bewohnt.

Breden's „Gartenfreund“. Ein Rathgeber für die Anlage und Pflege des Küchen-, Obst- und Blumen Gartens in Verbindung mit dem Zeniter- und Zimmergarten. Neu bearbeitet und vermehrt mit einer Uebersicht der Geschichte des Gartenbaues, sowie einem Gartentalender, die Arbeiten für jeden Monat des Jahres enthalten, von D. Hüttig Berlin, Siegrist Cronbach. Der Herausgeber, eine anerkannte Autorität auf dem Gebiete der Gartencultur, macht uns in der vorliegenden neuen Ausgabe mit allen praktischen und wissenschaftlichen Fortschritten des Gartenbaues bekannt. Das Buch kann somit nach jeder Richtung hin empfohlen werden.

Lobe-Theater. 8367
Sonabend, den 13. Decbr. 3. 25. M.
„Krieg im Frieden.“

Monogramme
auf Bogen und Couverts in farbiger
Prägung, à 100 Stüd für 3—4 u. 5 M.,
Visitenkarten
in der schönsten und feinsten Art,
à 100 Stüd 2—3 u. 4 M.,
Einladungskarten
3. Diner, Souper, Thee u. Abendbrot,
Verlobungs-Anzeigen
in Bogen- oder Kartenform,
à 100 Stüd für 8—9 und 10 M.,
fertig sauber und schnell

N. Raschkow jr.,
[8026] Hoflieferant,
Dhlauerstraße 4,
Buchdruckerei, Steindruckerei und
Lithograph. Anstalt.

Cölner Dombau-
Original-Loose à 4 Mart,
Ziehung 13., 14., 15. Januar,
Breslauer Pferde-Loose
à 3 Mart, Ziehung 30. Decbr.,
verkauft und versendet
Jos. Husse, [5687]
Breslau, Schneidnitzerstraße 27.

IV. Breslauer
Pferde-Lotterie.
Ziehung: 30. Dec. 1880
Hauptgewinne im Werthe v. 10,000
3000, 2000, 1500, 1000 M. u.
Ausstellung der Gewinne in
Zwingersaale. Eintritt für Jeder-
mann unentgeltlich. [8382]

Loose à 3 M.
(11 Loose für 30 Mart)
bei **S. Münzer, Breslau**
34. Weidenstraße 34.

Berantwortlicher Redacteur: Dr. Stein.
Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.